Die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse-Kiang seit 1900

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde genehmigt von der

Philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin

von

Gweng-Tzam Dschu

aus Kanton, China

Tag der mündlichen Prüfung: 24. Februar 1933.
Tag der Promotion: 12. Juli 1933.

1933

FREYHOFF'S BUCHDRUCKEREI, NAUEN/BERLIN
Berliner Büro: C 4 3210

179

Referenten: Geh.-Rat Prof. Dr. H. Schumacher
Prof. Dr. Fr. v. Gottl-Ottlilienfeld

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Vorwort

Die vorliegende Arbeit beschränkt sich auf die Darstellung der Binnenschiffahrt auf dem Jangtse-Kiang in dem Zeitraum von 1900 bis heute. Diese Beschränkung ist dadurch gerechtfertigt und geboten, daß über den Stand der Frage in dem letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die Darstellungen von Geh.-Rat Prof. Dr. Schumacher: „Die chinesischen Vertragshäfen" und „Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China" vorliegen. Beide Werke, die aus der unmittelbaren Anschauung der chinesischen Verhältnisse hervorgewachsen sind, behandeln bei der verwandten Themenstellung auch die hier ausschließlich zum Gegenstand gewählte Frage. Die Bedeutung der beiden genannten Arbeiten läßt nur den bescheidenen Versuch zu, im Anschluß daran das Material über die neuere Entwicklung der Binnenschiffahrt und die inzwischen eingetretenen Veränderungen auszuwerten.

Die vorliegende Arbeit, die im Seminar von Geh.-Rat Schumacher unternommen worden ist, verdankt ihr Entstehen einer doppelten Anregung: der sachlichen durch die genannten Werke und der persönlichen.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533918_0072

Inhalts-Verzeichnis:

Kapitel I.

Die Wasserstraße des Jangtse-Kiang.

A. Die geographisch-hydrographische Beschaffenheit. Topographie — Stromgebiet — Die Großströme der Welt. 1

a. Der Hauptstrom.

1. Allgemeines. 3
Quelle, Lauf und Mündung — Gefälle — Stromgeschwindigkeit — Breite — Tiefe — Niederschlagsbedingungen — Wasserstand — Flußbett.

2. Die einzelnen Stromabschnitte. 5
Unterlauf — Mittellauf — Oberlauf.

b. Die schiffbaren Nebenflüsse. 7
Länge und Schiffbarkeit — Lage zu dem Hauptstrom — Verkehrsbedeutung der wichtigeren Nebenflüsse.

c. Die schiffbaren Kanäle im Jangtsegebiet. 9
Länge und Schiffbarkeit — Verkehrsbedeutung der einzelnen Kanäle.

B. Der Ausbau und die Projekte zum Ausbau des Jangtse. 10
Die Aufgabe einer Jangtse-Regulierung — Regulierung des Wangpu-Kiang — Die Arbeiten der Jangtse-Kommission — Die Projekte Sun-Yat-Sens zum Ausbau des Jangtse-Kiang.

Kapitel II.

Die anderen Verkehrswege im Jangtse-Gebiet.

A. Die Landstraßen.

a. Alte Landstraßen. 14
Reichsstraßen — Provinzialstraßen — Ortslandstraßen.

b. Neuzeitliche Landstraßen. 15
Ausbau — Der heutige Bestand.

B. Die Eisenbahnen.

a. Die vorhandenen Eisenbahnen. 17
Die einzelnen Linien — Umfang — Leistung — Verkehrsbedeutung — Verhältnis zur Wasserstraße.

b. Projektierte Eisenbahnen. 19
Die einzelnen Pläne — Die Bedingungen ihrer Verwirklichung.

Kapitel III.

Die rechtlichen und handelspolitischen Voraussetzungen von Wirtschaft und Verkehr im Jangtse-Gebiet.

A. Die Völkerrechtsverhältnisse. 21

a. Die Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt.
Allgemeines — Die Völkerrechtsverhältnisse — Die Verträge zur Internationalisierung des Jangtse — Die chinesischen Binnenschiffahrtsgesetze.

b. Die Völkerrechtsverhältnisse der Häfen. 22
Vertragshäfen (Treaty Ports) — Freiwillig geöffnete Häfen (Open Ports) — Anlaufhäfen (Ports of Call) — Die neuen internationalen Verträge.

B. Die Außenhandels- und Binnenhandelspolitik. 24

a. Die Seezölle.
Das bisherige Seezollsystem — Geltungsbereich — Einfuhrzölle — Ausfuhrzölle — Transit due — Coast due — Der autonome Zolltarif von 1931.

b. Die sonstigen Zölle. 28
Native Customs — Likin.

c. Die Auswirkungen des autonomen Tarifs. 28

d. Die Schiffahrtsabgaben. 30

C. Die Handels- und Schiffahrtsstatistiken. 31
Die Ermittlungsorgane — Art der Erhebung — Die erfaßten Tatbestände — Die Grenzen der Auswertung.

Kapitel IV.

Die Häfen am Jangtse.

A. Die wirtschaftlichen Grundlagen für den Verkehr im Jangtse-Gebiet im allgemeinen. 34
Landwirtschaft — Forstwirtschaft — Viehzucht — Fischerei — Bergbau — Stoffverarbeitung.

B. Die Häfen.

a. Die Jangtse-Häfen im allgemeinen. 38
Lage und Verteilung der Häfen am Hauptstrom — Die übrigen Häfen im Stromgebiet.

b. Die einzelnen Häfen.

I. Schanghai. 39

1. Die wirtschaftliche Bedeutung.
Die geographische Lage — Die allgemeine Entwicklung Schanghais.

2. Die Entwicklung des Handelsverkehrs. 41
Gesamthandel — Durchfuhrhandel — Eigenhandel — Außenhandel — Die Arten der Handels- und Verkehrsgüter.

II. Hankow.

1. Die wirtschaftliche Bedeutung. 47
Die geographische Lage — die allgemeinen Grundlagen — Die Handels- und Verkehrsbeziehungen Hankows.

2. Die Entwicklung des Handels. 49
Gesamthandel — Durchfuhrhandel — Eigenhandel — Außenhandel — Die Arten der Handels- und Verkehrsgüter.

III. Die übrigen Häfen am Jangtse. 54
Tschungking — Wanshien — Itschang — Schasi — Tschangscha — Jotschow — Kiaugkiang — Wuhu — Nanking — Tschingkiang.

C. Zusammenfassung der Untersuchung. 61
Anteil des Gesamthandels am Jangtse am chinesischen Gesamthandel — Ueberblick über die Entwicklung der einzelnen Häfen — Der Außenhandel am Jangtse — Vergleich zwischen dem Außenhandel am Jangtse und dem gesamtchinesischen Außenhandel — Die Anteile der verschie-

denen Stromabschnitte am Jangtse-Gesamthandel — Gesamthandel und Binnenschiffahrt — Die Konzentration des Handels und Verkehrs in den wichtigsten Häfen.

Kapitel V.

Der Schiffsverkehr auf dem Jangtse.

A. Der Schiffsverkehr im allgemeinen und der Güterverkehr. 66
Die Entwicklung des Dschunkenverkehrs — Der Umfang des Gesamtschiffsverkehrs auf dem Jangtse und im chinesischen Reich — Die Anteile der einzelnen Stromabschnitte — Die Vorzüge des Jangtseverkehrs — Die wichtigsten Transportgüter.

B. Der Personenverkehr. 70
Die Besonderheiten des Jangtse-Personenverkehrs — Umfang und Entwicklung des Personenverkehrs auf dem Jangtse — Der Personenverkehr auf den verschiedenen Stromabschnitten.

C. Die Frachten und Personentarife. 72
Konkurrenzverhältnisse innerhalb der Binnenschiffahrt. Schiffahrtskartelle — Selbstkosten und Differenzierung der Frachten — Die Fahrpreise auf den einzelnen Strecken.

Kapitel VI.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Jangtse-Schiffahrtsunternehmungen.

A. Die Arten der Schiffe. 77
Allgemeines — Die Besonderheit der Jangtse-Fahrzeuge — Die Entwicklung der Größe der Schiffe — Die Motorisierung der Fahrzeuge — Werften und Reparaturwerkstätten.

B. Die Entstehung der Jangtse-Schiffahrtsgesellschaften. 80
Einführung der Jangtse-Dampfschiffahrt und Gründung der ersten Jangtse-Schiffahrtsgesellschaft — Betriebsform und Technik der alten Jangtse-Schiffahrt — Entstehung der Großgesellschaften — Finanzierung der Schiffahrtsgesellschaften.

C. Die Entwicklung des Schiffsbestandes. 83
Schiffsbestand und Verkehrsvolumen — Das wechselnde Verhältnis von Schiffsbestand und Verkehrsvolumen — Anteil der Nationen an dem Schiffsbestand — Die Frage der Aufhebung der fremden Schiffahrtsrechte — Anteil der führenden Jangtse-Schiffahrtsgesellschaften an dem gesamten Jangtse-Schiffspark.

D. Die finanziellen Ergebnisse der Jangtse-Schiffahrtsunternehmungen. 87
Die besonderen Gründe für die finanziellen Ergebnisse der Jangtse-Reedereien — Boykotts und Unruhen in ihrer verschiedenen Wirkung auf die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften. — Die finanziellen Ergebnisse der einzelnen Gesellschaften.

E. Das Verhältnis zwischen dem Küstenverkehr und dem Jangtse-Verkehr. 92
Die chinesische Küste im allgemeinen — Die wirtschaftliche Bedeutung des Küstengebiets — Die Verkehrswege zwischen dem Küstengebiet und dem Jangtse-Gebiet — Das Verhältnis zwischen der Küstenschiffahrt und der Jangtse-Schiffahrt — Die Vorzüge des Wasserweges vor dem Bahnweg bei den Verkehrsbeziehungen zwischen Küste und Mittelchina — Die wichtigsten Austauschgüter der Jangtse-Provinzen mit den Küstenprovinzen — Die Entwicklung der Küstenschiffahrt.

Literatur-Verzeichnis:

I. Lehrbücher und Nachschlagewerke.

Andree-Heiderich-Sieger: Geographie des Welthandels. Wien 1927. Bd. II.

van der Borght, R.: Das Verkehrswesen. Leipzig 1912.

Elster, L.: Wörterbuch der Volkswirtschaft. Jena 1931. Bd. I.

Hassert, K.: Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin 1913.

Liszt, R. — Fleischmann, M.: Das Völkerrecht. Berlin 1925.

Lütgens, R.: Allgemeine Wirtschaftsgeographie. Breslau 1928.

Sax, E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswissenschaft. Bd. II: Land- und Wasserstraßen. Berlin 1920.

Schecher, K. L.: Verkehrslehre der Binnenschiffahrt. Halle 1911.

So, Chieh-Zin: San Jat Di Li (Handelsgeographie) Bd. I. Schanghai 1924.

II. Einzelschriften.

Arnold, J.: China, a commercial and industrial Handbook. Washington 1926.

Bartenwerfer, H.: Die Oderschiffahrt in der Nachkriegszeit. Berliner Dissertation 1928.

Burmester, H.: Die Entwicklung der Elbschiffahrt in jüngster Zeit (1924 bis 1927). Berliner Dissertation 1928.

Erkes, E.: China. Gotha 1919.

Hellauer, J.: China. Berlin 1921.

Hsien, Ban: Tschung Kuo Tiet Dau Sze. (Die Eisenbahngeschichte Chinas.) Schanghai 1929.

Kiang, Hang-Jün: Tschung Kuo Kwan Schui Sze Liu. (Materialsammlung über die chinesischen Zölle.) Schanghai 1931.

Kries, W.: Seezollverwaltung und Handelsstatistik in China. Jena 1913.

Kung, Ting-Tsching: Tschung Kwan Di Li. (Geographie Chinas.) Schanghai 1918.

Kuo, Schiu-Sing: Ko Kuo Hang Jat . . . . (Die Schiffahrtspolitik aller Länder der Welt und das Problem der Aufhebung des fremden Schiffahrtsrechts in China.) Schanghai 1930.

Liau, Jing: Bi Zin Hai Tsie Tschung Kuo. (Attacke gegen China.) Schanghai 1928.

Ma, Jin-Chu: Tschung Kuo Kwan Schui Wun Tieh. (Die chinesischen Zollprobleme.) Schanghai 1927.

Ostojitsch, R.: Verkehrswirtschaftliche Probleme der Donauschiffahrt. Berliner Dissertation 1931.

v. Richthofen, F.: China. Bd. 2. Berlin 1882.

Scholz, O.: China. Handbücher des Weltverkehrs. Bd. 2. Berlin 1928.

Schreiber, E.: Handbuch für die deutsche Binnenschiffahrt. Hamburg 1929 bis 1930.

Schumacher, H.: Die chinesischen Vertragshäfen. Jena 1899.
Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China. Berlin 1899.
Der Westfluß (Hsi-Kiang). Berlin 1898.
Hongkong. Berlin.
Der Reis in der Volkswirtschaft 1917.

Sun, Yat-Sen: Kin Kuo Fang Läg. (Das Aufbauprogramm Chinas.) Schanghai 1928.

Takayanagi, Matsuichiro-Li Tat: Tschung Kuo Kwan Schui Zi Duh Lun. (Das Zollsystem in China.) Schanghai 1924.

Tiessen, E.: China, das Reich der achtzehn Provinzen. Bd. I. Berlin 1902.

Tschang, Sin-Tsin: Dieh Kuo Tsie Ji Zä Tsai Kwah Hang Jat . . . . (Die Entwicklung der ausländischen Schiffahrt in China.) Schanghai 1930.

Wagner, W.: Die chinesische Landwirtschaft. Berlin 1926.

Wang, Kwang: Hang Jat Ji Hang Zün. (Schiffahrt und Schiffahrtsrecht.) Schanghai 1930.

Wegener, G.: China. Leipzig 1930.

Wilhelmy, E.: China. Berlin 1905.

Willoughby, W. W.: Foreign Rights and Interests in China. Baltimore 1927. Vol. II.

Wu, Cheng-Lo: Tschung Kuo Sie Jat Tung Tsie. (Die Industrie Chinas.) Schanghai 1930.

Wu, Ju-Kan: Tschung Kuo Kuo Tsie Mau Jih Zü Lun. (Der Außenhandel Chinas.) Schanghai 1930.

The China Year Book. Tientsin 1923, 1928 und 1931.

Handbook on China Coastal & River Steamers. Herausgegeben von The China Merchants' S.N.Co. Schanghai 1929.

Der neue chinesische Zolltarif. Herausgegeben vom Ostasiatischen Verein. Hamburg 1931.

Treaties between China and Foreign States. Herausgegeben von The Maritime Customs, China. Schanghai 1917. 2 Bände.

Tschungkuo Nentsen. (China-Jahrbuch.) Schanghai 1928.

Jangtse-Kiang Wusung Hankow Tsän Zin Li . . . (Entwurf zur Regulierung auf der Strecke Hankow-Wusung auf dem Jangtse.) Herausgegeben von der Jangtse-Kommission 1930.

III. Berichte und Statistiken.

Annual Trade Reports and Returns 1902, 1912, 1914, 1923/1930. Herausgegeben von The Maritime Customs, China. Schanghai.

Bericht der China-Studienkommission des Reichsverbandes der deutschen Industrie. Berlin 1930.

Decennial Reports, on the Trade, Industries etc. 1902/1911 und 1912/1921. Herausgegeben von The M. C., China. Schanghai.

Jahresbericht 1929/1930. Herausgegeben von der deutschen Handelskammer in Schanghai.

Tung Tsie Jug Pao. (Chinesische statistische Monatsschrift.) Herausgegeben vom statistischen Büro des gesetzgebenden Juan (Hof) der chinesischen Nationalregierung in Nanking. Jahrgang 1931.

Wirtschaft und Statistik. Jahrgang 1930. Herausgegeben vom Statistischen Reichsamt.

IV. Zeitschriften.

Angweih Kin Jip. (Aufbau Anghweis.) Herausgegeben von der Anghweier Provinzialregierung in Angking. Jahrgang 1929.

Chinese Economic Journal. Schanghai Jahrgang 1931.

Export. Berlin Jahrgang 1900.

Gung San Ban Juh Han. (Halbmonatliche Wirtschaftszeitschrift.) Schanghai Jahrgang 1930 und 1931.

Hang Jat Jüh Han. (Monatsschrift über die Schiffahrt.) Schanghai Jahrgang 1930.

Hansa. Hamburg, Jahrgang 1930.

Kuo-Wen-Dschau-Pao. (Reichswochenbericht.) Tientsin, Jahrgang 1931.

Ostasiatische Rundschau. Hamburg, Jahrgang 1921, 1929, 1930, 1932.

Schanghai Tsung San Hweu Juh Pao. (Monatsschrift der Handelskammer zu Schanghai.) Schanghai, Jahrgang 1925.

Tschung Wei Tsin Tsie Dschau Han. (Chinesischer Wirtschaftswochenbericht.) Peking, Jahrgang 1924 und 1926.

Jangtse-Kiang Schui Dau Juh Han. (Die Wasserstraße des Jangtse-Kiang.) Nanking. Jahrgang 1929 und 1930. Herausgegeben von der Jangtse-Kommission.

V. Zeitungsnotizen.

Berliner Illustrierte Nachtausgabe. 26. April 1932.

Frankfurter Zeitung. 9. September 1931.

Industrie und Handel. Berlin. Nr. 87. 14. April 1932.

Sieh Pao. (Tempo.) Schanghai. 26. Oktober 1930.

Ta-Kung Pao. (Gerechtigkeitsbote.) Tientsin. 2. November 1932.

VI. Kartenmaterial.

Hung, Mau-Tsie: Tsüh Sin Tschung Kwah Sin Sie Ji Lan Tuh. (Neuer chinesischer Atlas mit Erklärungen.) Schanghai 1930.

Railway Map of China. Herausgegeben vom Bureau of Economic Information in Schanghai.

Kapitel I

Die Wasserstraße des Jangtse-Kiang.

A. Die geographisch-hydrographische Beschaffenheit.

Der Bodenflächengestaltung Chinas entsprechend, laufen die chinesischen Hauptströme von Westen nach Osten. Im Norden fließt der Hwangho, in der Mitte des Landes der Jangtse-Kiang und im äußersten Süden der Si-kiang. Das östliche Kwenlungebirge bildet die Scheidelinie zwischen Norden und Süden des eigentlichen China und zugleich zwischen Hwangho und Jangtse-Kiang, die sich aber nicht bis zur Küste heranzieht. Die große nordchinesische Ebene reicht im Mündungsgebiete des Jangtsestromes über diese Scheidelinie hinaus. Das Jangtsegebiet nimmt also schon geographisch eine wichtige Mittelstellung zwischen Norden und Süden ein. „Diese Mittelstellung erhält dadurch ganz besondere Bedeutung, daß hier der mächtige Jangtsestrom einen wunderbaren Zugang ins Innere gewährt.“[1])

Der Jangtse-Kiang hat eine Länge von 5900 km und ein Stromgebiet von 1 959 333 qkm, in dem mehr als 200 Millionen Menschen wohnen[2]).

Im Jangtsegebiet liegen 8 von den 18 Provinzen der alten historischen Einteilung und 10 von den 28 Provinzen der neuen Einteilung des Gesamtreiches, von denen die beiden Provinzen Jünnan und Kweitschow zugleich zu dem Si-Kianggebiet gehören. Diese neue Einteilung ist so vorgenommen worden, daß man die „Außengebiete und die Sonderbezirke“ des Landes, abgesehen von den beiden jetzigen „autonomen Gebieten“, zu „Provinzen“ gemacht hat und außerdem die alten Provinzen aufgeteilt hat. Aber die Jangtse-Provinzen sind von dieser Aufteilung nicht betroffen worden. Dagegen hat die Einbeziehung der Außenbezirke die Folge, daß heute im Oberlauf, wo der Jangtse nicht mehr schiffbar ist, statt zweier Außenbezirke zwei neue „Provinzen“, Sikang und Tschinghai, zu den Jangtse-Provinzen zu rechnen sind. Es handelt sich also lediglich um eine terminologische Aenderung.

---

[1]) Schumacher, Die chinesischen Vertragshäfen. Jena 1899. S. 63.

[2]) H. S. Sung, Nötige Wasserbaukenntnis in bezug auf den Jangtse, in: Zeitschrift der Jangtse-Kommission (chinesisch). Nanking 1929. Bd. I., Heft 3, S. 1/2. — The China Year Book. Tientsin 1928. S. 16.

Die Bevölkerungszahlen der alten 8 Provinzen sind 1922 nach Angaben der chinesischen Postverwaltung die folgenden (in Millionen):

Szetschwan	49,8[3])
Jünnan	9,8
Kweitschow	11,2
Hupeh	27,2
Hunan	28,4
Kiangsi	24,5
Anghwei	19,8
Kiangsu	33,8
	204,5 Millionen.

Demnach wohnt in diesem Gebiet, das fast ein Drittel der Oberfläche des eigentlichen Chinas einnimmt, die Hälfte der chinesischen Bevölkerung (447 Millionen auf 6,2 Millionen qkm).

Der nordchinesische Strom Hwangho ist 4628 km lang und hat ein Stromgebiet von 1 553 394 qkm mit 100 Millionen Einwohnern. Der südchinesische Strom Si-Kiang ist viel kleiner als der Jangtse-Kiang und der Hwangho, aber seine Verkehrsbedeutung ist viel größer als die des letzteren, wenn er sich auch mit dem Jangtse nicht messen kann. Seine Länge beträgt 1851 km, und sein Stromgebiet umfaßt 1 010 061 qkm mit 60 Millionen Menschen[4]).

Der Jangtse-Kiang nimmt also unter den chinesischen Strömen die erste Stelle ein. Er ist aber nicht nur der größte Strom Chinas, sondern auch einer der größten Ströme der Welt, wenn wir Länge, Stromgebietsgröße und Wasserführung der großen Ströme der Welt miteinander vergleichen.

Die großen Ströme der Welt sind nach Länge, Stromgebiet und Wasserführung[5]):

	Länge in km	Stromgebiet in Mill. qkm	Wasserführung in Sek./cbm
Mississippi-Missouri	6 700	3,2	19 000
Nil	6 400	2,8	2 300
Jangtse-Kiang	5 900	1,9	22 000
Ob-Irtysch	5 300	2,9	
Amazonas	5 000	7,0	120 000
Kongo	4 600	3,7	75 000
Wolga	3 700	1,5	10 000
La Plata-Parana	3 600	3,1	20 000
Rhein	1 300	0,23	2 300

Der Jangtse ist der Länge nach also der drittgrößte. Strom der Welt. Seinem Stromgebiet nach kommt er an 7. Stelle, der Wasserführung nach an 3. Stelle.

---

[3]) China Jahrbuch (chines.). Schanghai 1928. S. 51.

[4]) The China Year Book. 1928. S. 12 und 22.

[5]) Lütgens, Allgemeine Wirtschaftsgeographie. Breslau 1928. S. 25. (Die bei Lütgens angegebene Länge von 5 100 km dürfte auf überholten Messungen beruhen; statt ihrer ist die oben angegebene Zahl von 5 900 km schon eingesetzt. Entsprechend erhöht sich das Stromgebiet von 1,8 auf 1,9 Millionen qkm.)

Flußlänge und Stromgebietsgröße gewinnen aber erst bei kultureller und wirtschaftlicher Aufgeschlossenheit des zugehörigen Landes Bedeutung. Trotzdem das Rheingebiet viel kleiner als das von Amazonas und Wolga ist, ist z. B. der Rhein durch sein wirtschaftlich hoch entwickeltes Gebiet unendlich viel wichtiger als der Amazonas und bewältigt einen stärkeren Binnenschiffahrtsverkehr als die dreimal längere Wolga mit ihrem zweimal größeren Flußgebiet[6]).

Hinsichtlich der Einwohnerzahl seines Stromgebietes ist nun der Jangtse zweifellos der hervorragendste Strom der Welt. Außerdem ist das Jangtsegebiet das wirtschaftlich hoch entwickelteste Gebiet Chinas. Unter diesen Gesichtspunkten gewinnen Länge und Stromgebietsgröße des Jangtse ihre Bedeutung. Georg Wegener meint sogar: „Wenn es eine einheitliche Vergleichsformel für Länge, Wasserführung, große günstige Entwicklung des Stromgebietes und Verkehrslebens der Ströme gäbe, so würde wohl der Jangtse der erste des Erdballs sein“[7]).

a. Der Hauptstrom.

1. Allgemeines.

Der Jangtse entspringt fern in Zentralasien, am Nordabhang des Tanglagebirges, fließt in der Hauptrichtung von Westen nach Osten und ergießt sich bei Wusung in der Provinz Kiangsu in ein Nebenmeer des Stillen Ozeans, in das Gelbe Meer. Da der Stille Ozean in der neuesten Zeit in größerem Umfange in das bisher nur die westliche Hemisphäre umspannende Netz des Welthandels und Weltverkehrs verflochten worden ist[8]) und der Atlantische Ozean seine gegenwärtige Vormachtstellung in Zukunft vielleicht mit ihm teilen muß[9]), so nimmt der Jangtse durch die günstige geographische Lage seiner Mündung an dieser Entwicklung vorteilhaft teil.

Die Quelle des Jangtse liegt in einer Höhe von 5000 m über dem Meeresspiegel bei Niedrigwasser. Bei Pingschan im Oberlauf, wo der Strom schon schiffbar ist, liegt der Fluß 275 m, bei Tschunking, gleichfalls im Oberlauf, 167 m, bei Itschang im Mittellauf 40 m und bei Hankow im Unterlauf nur noch 12 m über dem Meeresspiegel[10]). Die Höhenverhältnisse auf der schiffbaren Strecke stellen also bis Itschang ein starkes und ungleichmäßiges Gefälle dar. Von Itschang bis zur Mündung ist das Gefälle dann geringer und gleichmäßiger, da hier der Fluß, abgesehen von einzelnen Hügelreihen, die Ebene durchläuft. Dementsprechend ist die Stromgeschwindigkeit von der

---

[6]) K. Hassert, Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin 1913. S. 216.

[7]) Georg Wegener, China. Leipzig 1930. S. 77. Vergl. auch E. Tiessen, China, das Reich der achtzehn Provinzen. Bd. I. Berlin 1902. S. 290.

[8]) Schumacher, a. a. O. S. 101.

[9]) Hassert, a. a. O. S. 85.

[10]) Entwurf zur Regulierung auf der Strecke von Hankow bis Wusung auf dem Jangtse (chines.). — Herausgegeben von der Jangtse-Kommission 1930. S. 3.

Quelle bis Itschang bedeutend stärker als in den übrigen Abschnitten des Stromes.

Den verschiedenen bodenplastischen Verhältnissen entsprechend sind Breite und Tiefe des Jangtse in den einzelnen Strecken ungleichmäßig, zumal der Jangtse kein regulierter Strom ist. Davon wird noch die Rede sein.

Die Eignung eines Stromes als Fahrbahn ist aber weiter vor allem abhängig von den klimatischen Verhältnissen, und zwar von den Niederschlagsbedingungen. Den wichtigsten Faktor des chinesischen Klimas bilden die Monsune, welche an der asiatischen Küste im Sommer regelmäßig landeinwärts, im Winter dagegen seewärts wehen. Dadurch herrscht dort im Sommer Regen, während der Winter trocken bleibt. Außerdem fließen die Schneeschmelzen des Jangtse-Quellengebietes im Sommer in den Jangtse ab[11]). Daher ist der Sommer die Periode des Hochwassers und der Winter die Periode des Niedrigwassers beim Jangtse.

Den Unterschied zwischen Hochwasser (HW.) und Niedrigwasser (NW.) an verschiedenen Plätzen flußauf zeigt die von dem Seezoll aufgestellte Tabelle[12]):

	Abstand von der Mündung in Seemeilen	Durchschnittliche Schwankung zwischen HW und NW in engl. Fuß
Wusung	32	3,2
Tschingkiang	182	12
Nanking	218	18
Wuhu	281	19
Kiaukiang	470	29,5
Hankow	603	34
Jotschow	730	35
Itschang	970	32
Tschungking	1 370	43

Daraus geht hervor, daß die Schwankung des Wasserstandes, je weiter der Ort von der Mündung entfernt liegt, um so größer ist. Trotz des schroffen Gegensatzes zwischen Regen- und Trockenzeit im Jangtsegebiet ist die Schwankung des Jangtse-Wasserstandes nicht so groß, wie man erwarten könnte, da die zahlreichen mit dem Jangtse verbundenen Seen, insbesondere der Tungting-Hu und der Poyang-Hu, den Wasserstand auf natürliche Weise regulieren, und weil die Niederschläge innerhalb des Riesengebietes dieses Stromes sich während der Regenzeit doch zeitlich etwas verteilen. Die erheblichen Schwankungen des Wasserstandes, die bei den meisten Strömen der subtropischen Zone erhebliche Behinderung der Schiffahrt zur Folge haben, treten also beim Jangtse nicht in annähernd so starkem Umfange auf. Gegenüber den Strömen der gemäßigten und kalten Zonen hat der Jangtse den Vorzug, daß keine Eissperre eintritt, so daß die Schiffahrt auch hierdurch das ganze Jahr hindurch ununterbrochen möglich ist.

---

[11]) Z. J. Tscheng, Der gegenwärtige Zustand des Jangtse (chines.) in der „Zeitschrift der Jangtse-Kommission" Bd. I. H. 1. S. 18.

[12]) Ebenda.

Dagegen hat der Jangtse, wie alle großen Ströme, die aus Mittelasien durch China hindurch ihre Fluten in den Stillen Ozean wälzen, einen Nachteil. Er führt nämlich eine ungewöhnliche Menge feiner Ablagerungsstoffe mit sich, wenn er auch unter den chinesischen Strömen noch die wenigsten Sinkstoffe aufweist. Die Menge der Sinkstoffe wird auf jährlich mehr als 500 Millionen Tonnen angegeben. Diese Menge würde die Oberfläche Schanghais in einer Höhe von 8 m bedecken[13]). Durch die Sinkstoffe erhöht der Jangtse, insbesondere im ruhigeren Unterlauf bezw. der Mündung, langsam, doch stetig das Flußbett, verschlammt die Häfen und die Fahrrinne. Im Mündungsgebiet ist so seit dem 14. Jahrhundert durch die Sinkstoffe eine Insel, die Sungming, die im Jahre 1900 eine Länge von 35 Seemeilen und eine Breite von etwa 10 Seemeilen hatte, entstanden[14]). Die Sinkstoffe verstärken vor allem die Neigung des Stromes, seine Ufer verheerend zu überfluten, wie es im Sommer 1931 der Fall war. Durch diese ungewöhnliche Ueberschwemmung ist die Fahrrinne des Unter-Jangtse wahrscheinlich noch verschlechtert worden.

2. Die einzelnen Stromabschnitte.

Die Wasserstraße des Jangtse läßt sich hinsichtlich der mehr oder weniger guten Schiffbarkeit in vier verschiedene Abschnitte einteilen. Die beiden ersten Abschnitte sind mit der üblichen Einteilung Unterlauf und Mittellauf identisch, während der Oberlauf, soweit er für Dampfer schiffbar ist, in zwei Abschnitte zerfällt.

Von der Mündung bis Kiang-Ying ist der Jangtse das ganze Jahr hindurch schiffbar für Dampfer mit einem Tiefgang von 24 engl. Fuß, bis Wuhu für Dampfer von 16 engl. Fuß und bis Hankow für solche von 8 engl. Fuß. Im Sommer können sogar Dampfer mit einem Tiefgang von 26 engl. Fuß von der Mündung bis Hankow fahren[15]). Nur hierin — also nicht in der absoluten Schiffbarkeit — zeigt sich der Gegensatz zwischen Trocken- und Regenzeit. Der Abschnitt von der Mündung bis Hankow hat eine Länge von 1214 km, bei einer in weiten Grenzen schwankenden, sich stromauf verengenden Breite von 2—74 km. Auf dieser Strecke dient in einem Teil des Jahres der Strom zugleich See- und Binnenschiffen als Fahrbahn[16]). Jedenfalls können Seeschiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 10 000 Tonnen im Unterlauf während des Sommers verkehren[17]). Beispielsweise fuhren 1927 19 Dampfer und 1929 sogar 48 Dampfer direkt von Hankow nach Europa[18]). In diesem Abschnitt ist auch der Wasser-

---

[13]) Sung, a. a. O. S. 7.

[14]) B. Navarra, Der Jangtse-Kiang in „Export" Berlin. Jahrgang 1900. Nr. 5. S. 62.

[15]) T. Z. Wu, Der Jangtse (chins.) in: Zeitschrift der Jangtse-Kommission. 1929. Bd. I. H. 2. S. 74.

[16]) So fahren z. B. die Seedampfer des Norddeutschen Lloyd von April bis November auch bis Hankow.

[17]) Halbmonatl. Wirtschaftszeitschrift (chines.). Schanghai 1931. Bd. III. Nr. 16. S. 6.

[18]) Jahresbericht der deutschen Handelskammer in Schanghai. 1929/30. S. 63.

stand am günstigsten, weil hier der Poyang-See mit einer Wasserfläche von 2830 qkm als natürliches Reservoir wirkt. Innerhalb dieses Abschnittes ist die Schiffbarkeit am größten auf der Strecke von der Mündung bis Wuhu, weil der durchschnittliche Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser, wie aus der obigen Tabelle hervorgeht, von da ab schon erheblich zunimmt. In der folgenden Strecke liegen außerdem zwischen Wuhu und Hankow elf Sandbänke, die ein weiteres Hemmnis darstellen.

Aus beiden Gründen fahren die großen Dampfer im Winter nur bis Wuhu und müssen ihre Ladung von dort durch kleinere Dampfer weiter befördern lassen.

Der nächste Abschnitt, von Hankow bis Itschang, der bei einer durchschnittlichen Breite des Flusses von 1 km 660 km, also halb so lang wie der erste Abschnitt ist, gestattet immer noch Dampfern bis zu einem Tiefgang von 6 engl. Fuß das ganze Jahr hindurch, und im Sommer sogar solchen bis zu 14 engl. Fuß die Fahrt. Auf dieser Strecke fahren noch Dampfer mit 2700 Tonnen Tragfähigkeit. Der Strom weist in diesem Abschnitt seine größte Krümmung auf. Während die Luftlinie Itschang—Hankow nur 200 Meilen beträgt, ist der Flußweg fast doppelt so lang, nämlich 360 Meilen[19]). Die Wasserstandverhältnisse sind aber hier wiederum nicht zuletzt deshalb noch so günstig, weil ein anderer, noch größerer See als der Poyang-See, der riesige Tungting-See, mit einer Wasserfläche von 3443 qkm für diesen Abschnitt als Reservoir wirkt.

Wesentlich ungünstiger liegen die Schiffahrtsverhältnisse dann auf dem dritten Abschnitt des Jangtse, zwischen Itschang und Tschungking.

Die Strecke zwischen Itschang und Tschungking, also der unterste Teil des Oberlaufes, ist 650 km lang und von Tschungking bis Kweitschowfu 500—600 Yard (460—550 m), unterhalb Kweitschowfu nur noch 200—300 Yard (180—275 m) breit. Auf dieser Strecke verkehren aber Dampfer bis zu einer Größe von 1300 Tonnen ebenfalls regelmäßig. Hier treten jedoch der Schiffahrt schon größere Hemmnisse entgegen. Die hoch und höher sich türmenden Gebirgsufer nähern sich so sehr, daß der mächtige Strom, durch die berühmten „Gorges", insbesondere die Fungsiang-, Wuschan- und Si-Ling-Gorges zwischen Kweitschowfu und Itschang hindurch, seine zusammengedrängten, gewaltigen Fluten in beschleunigtem Lauf, unter zahlreichen Stromschnellen, dahinwälzt. Diese Strecke ist die gefährlichste für den Verkehr. Die Schiffahrt wird hier nur durch Signalzeichen und die besonderen nautischen Erfahrungen der Schiffer ermöglicht.

Oberhalb der bei Tschungking liegenden Mündung des weit vom Nordwesten aus den Provinzen Kansu und Schensi herabströmenden Kialingflusses zieht der Strom wiederum in ruhigerem Laufe bei einer Breite von 500—600 Yard (460—550 m), nur ganz vereinzelt von Stromschnellen unterbrochen, durch eine flache Hochebene dahin. Auf diesem weiteren Teile des Oberlaufes, der den vierten

[19]) F. Palmer, Bericht über die Untersuchung des Jangtse (chins.) in: Zeitschr. d. J.-Komm. 1929. Bd. I. H. II. S. 43.

Abschnitt darstellt, verkehren Dampfer von einer Größe von 200 Tonnen bis Suitschow in der Provinz Szetschwan, also 400 km über Tschungking hinaus. Der Oberlauf wird also noch in einer Länge von insgesamt 1050 km von Dampfern befahren, so daß der Hauptstrom in den vier behandelten Abschnitten in einer Länge von 2924 km für die Dampfschiffahrt offensteht.

In Suitschow hört die Schiffahrt zwar immer noch nicht auf, aber sie kann nur von den alten chinesischen Schiffen, den Dschunken, versehen werden, und zwar über Pingschan bis Mang-Ji-Si, wo die Schiffbarkeit für alle Schiffstypen endet. Diese nur für den Dschunkenverkehr in Betracht kommende Strecke von Pingschan bis Mang-Ji-Si beträgt 169 km.

Einschließlich dieser Strecke weist der Jangtse eine schiffbare Länge von 3073 km auf. Das entspricht einer geraden Entfernung von Berlin bis weit in das Innere der Sahara. Kein anderer Strom der Erde bietet eine gleichlange Schiffahrtsstraße dar[20]). Das Verhältnis der schiffbaren Länge des Jangtse zu seiner Gesamtlänge ist aber nicht einmal übermäßig günstig; die schiffbare Länge macht nur $^3/_5$ der Gesamtlänge des Stromes aus, während beispielsweise die Länge der Schiffahrtsstraße der Donau über $^5/_6$ ihrer Gesamtlänge erreicht (Donaulänge: 2900 km, Länge der Schiffahrtsstraße auf der Donau: 2427 km)[21]) und die schiffbare Länge des Rheins $^4/_6$ der Gesamtlänge des Stromes ausmacht (Rheinlänge: 1300 km, Länge der Schiffahrtsstraße auf dem Rhein: 833 km)[22]).

b. Die schiffbaren Nebenflüsse.

Unter den chinesischen Strömen hat der Jangtse die meisten schiffbaren Nebenflüsse.

Schiffbare Länge der Jangtse-Nebenflüsse in km[23]):

Nebenflüsse	Schiffbare Länge für Dampfer	Zusätzliche schiffbare Länge für Dschunken	Gesamte schiffbare Länge
Rechte Seite des Jangtse:			
Zischui		232	232
Wu-Kiang		951	951
Lischui .	278	174	352
Jün-Kiang [24]) .	242	847	1 089
Tsieschui .	232	397	629
Hsiang-Kiang .	201	1 336 m. s. Nebenflüssen	1 537

[20]) G. Wegener, a. a. O. S. 79.

[21]) Relja Ostojitsch, Verkehrswirtschaftliche Probleme der Donauschiffahrt. Berliner Dissertation 1931. S. 79.

[22]) E. Schreiber, Handbuch für die dt. Binnenschiffahrt. Hamburg 1929/1930.

[23]) Mau-Tsie Hung, Neuer Atlas mit Erklärungen (chines.). Schanghai 1930. S. 34.

[24]) Bei den Flüssen Hunans ist Jotschow für die Dampfschiffahrt als Ausgangspunkt für die Vermessung genommen worden.

Nebenflüsse	Schiffbare Länge für Dampfer	Zusätzliche schiffbare Länge für Dschunken	Gesamte schiffbare Länge
Schiuschui . . .	93	267	360
Kan-Kiang . . .	320	896 „	1 216
Sin-Kiang	35	331	366
Po-Kiang	30	273	303
Wangpu-Kiang . .	444 m. s. Nebenfluß Wusung		444
Linke Seite: des Jangtse			
Min-Kiang . . .	197	406 m. s. Nebenfluß	603
To-Kiang		670	670
Kialing-Kiang . .	122	1 248 m. s. Nebenflüssen	1 470
Han-schui . . .	200	1 971 „	2 171
Jihzie-Ho	209		209
Ziejih-Kiang . . .	46	157	203
Schuijang-Kiang .	116	58	174
Zu-Ho	28	186	214
	2 793	10 400	13 293

Die Nebenflüsse haben eine schiffbare Länge von 2793 km für Dampfschiffe und, unter Berücksichtigung des Dschunkenverkehrs, eine gesamte schiffbare Länge von 13 193 km.

Einschließlich der Nebenflüsse weist das Netz des Jangtse eine für Dampfer schiffbare Länge von 5717 km, für den Dschunkenverkehr sogar eine solche von 16 366 km auf. Die Nebenflüsse bedeuten für den Dampferverkehr fast eine Verdoppelung der schiffbaren Länge des Hauptstromes und eine geradezu ungeheure Ausweitung des Dschunkenverkehrs. Das schiffbare Flußnetz des Jangtse weist eine größere Länge als die gesamten chinesischen Eisenbahnen mit rund 15 000 km auf.

Dazu kommt, daß die Lage, die die Nebenflüsse zu dem Jangtse einnehmen, verkehrspolitisch gesehen, besonders günstig ist, da die Nebenflüsse ziemlich rechtwinklig zum Jangtse verlaufen. Hierdurch wird der Bereich des Flußnetzes weit ausgedehnt. In einem Falle ist sogar die Verbindung zu einem anderen Flußsystem hergestellt. Der Kanfluß ist nur durch den leicht zu überschreitenden Meilingpaß von einem Nebenfluß des Sikiang getrennt, und der Hsiangfluß ist durch einen kurzen Kanal mit dem Si-Kiangsystem verbunden. Durch den ersteren treten die beiden Provinzen Kwangtung und Fukien und durch den letzteren die Provinzen Kwangtung und Kwangsi im Süden in Beziehung zu dem Jangtse. Zwei weitere wichtige Nebenflüsse auf dem rechten Ufer des Jangtse, der Jünfluß und der Wufluß, schließen die Provinz Kweitschow, die einzige Jangtse-Provinz, die der Jangtse nicht unmittelbar berührt, auf und verbinden sie mit dem Jangtse. Der Jünfluß vermittelt den Verkehr zwischen Hunan und Kweitschow, und der Wufluß bildet die wichtigste Verkehrsstraße, die Kweitschow ermöglicht mit Szetschwan auf dem linken Ufer in Verbindung zu treten.

Während am linken Ufer des Jangtse in der Provinz Szetschwan der Minfluß mit seinem rechten Nebenfluß Jaho als wichtigste östliche Zugangsstraße nach Tibet dient, bildet der bei Tschungking gleichfalls von links mündende Kialingfluß eine Straße nach Norden. Es ist der südliche Zugang zur Provinz Kansu, jener Provinz, die in die abflußlosen Gebiete der Mitte des Kontinents hineinreicht und „den Schlüssel zu den westlichen Verkehrsstraßen von Zentralasien sichert[25])". Uebrigens kann man von dem Endpunkt der Schiffahrt auf dem Hauptlauf des Kialing auf kurzem Landwege zum Hanfluß gelangen. Dieser größte Jangtse-Nebenfluß stellt eine Verbindung her nach dem großen Handelsplatz Schökitschönn in der Provinz Honan und eine nach Hantschung in der Provinz Schensi; von hier kann man entweder auf einem Landwege über Tsin am Weifluß in der Provinz Kansu nach Lantschow, oder ein Stück auf einem Landwege bis Fungzien in der Provinz Schensi und von dort auf einer für Automobile fahrbaren Straße weiter nach Lantschow gelangen, wo der Anschluß an die große Straße nach Turkestan gewonnen wird.

c. Die schiffbaren Kanäle im Jangtse-Gebiet.

Der Jangtse besitzt nicht nur viele schiffbare Nebenflüsse, sondern auch zahlreiche schiffbare Kanäle, von denen die wichtigsten in der folgenden Tabelle zusammengestellt sind.

Schiffbare Kanäle im Jangtse-Gebiet[26]):

Kaiserkanal	1100 km
Pienho	246 km
Taipingkanal	144 km
Outschikoukanal	?
zusammen:	1490 km

Einschließlich dieser Kanäle und seiner Nebenflüsse weist das Jangtsesystem eine schiffbare Länge von 17 656 km auf. Dies ist eine Länge, die nur 4744 km kürzer als die gesamte schiffbare Länge der Flüsse im Mississippi-Missouri-Gebiet (22 400 km) ist[27]). Hierbei ist aber zu bedenken, daß zum Mississippigebiet auch selbständige Flüsse gerechnet werden, die nicht zu dem Mississippinetz selbst gehören.

Die bestehenden Kanalbauten sind heute aber von geringer Bedeutung. Selbst der historisch einzigartige Kaiserkanal ist unter modernen Verkehrsgesichtspunkten nur noch von geringem Interesse. Er ist, wie die Tabelle zeigt, der größte unter den chinesischen Kanälen, und der Länge nach der größte Kanal, den die Welt besitzt. Seine ursprüngliche Verkehrsbedeutung lag darin, daß er parallel zur Küste eine große Nord-Süd-Verbindung schuf. Kleine Dampfer können heute von Hangtschow in Tschekiang bis Tschingkiang und von da bis Tschingkiangpu in Kiangsu fahren. Die Strecke

[25]) F. v. Richthofen, China. Bd. 2. S. 42. (Berlin 1882.)
[26]) M. T. Hung, a. a. O. S. 34.
[27]) van der Borght, Das Verkehrswesen. Leipzig 1912. S. 379.

zwischen Tschingkiangpu und Lin-Tsching-Tschow in Schantung ist sehr wasserarm. Darüber hinaus ist der Wasserstand wieder günstiger, so daß kleine Dampfer von Tö-Hsien in Schantung nach Tientsin kommen können. Historisch gesehen, ist der Kaiserkanal ein interessantes Dokument der chinesischen Kultur- und Wirtschaftsgeschichte. Die Strecke zwischen dem Hwaifluß und dem Jangtse und der südliche Teil des Kaiserkanals sind schon vor Jahrtausenden gebaut worden, während der übrige Teil erst unter Kublai-Khan (1214—1294) vollendet worden ist. Dieser große Mongole ließ den Kanal vollenden, weil er hauptsächlich für den Tributreis aus den südlichen und mittleren Provinzen eine Zufuhrstraße nach der ehemaligen Hauptstadt Peking (Peping) schaffen wollte, welche vor Stürmen und Räubern besser geschützt war, als die Seefahrt um die gefürchtete Halbinsel Schantung. Nachdem 1851 der Hwangho durch ein merkwürdiges Naturereignis seinen Unterlauf um 4½ Breitengrade oder fast 500 km nach Norden verlegt hat[28]), und seit 1874 der Tributreis mit der Gründung der ersten chinesischen Schiffahrtsgesellschaft „The China Merchants' Steam Navigation Co" durch die Küstendampfer befördert wurde, ist der Verkehr auf dem Kanal zurückgegangen. Auch die Binnenzölle bildeten starke Hemmungen des Verkehrs auf dem Kanal[29]). In der Folge wurde der Kanal vernachlässigt, so daß das Kanalbett versandete[30]).

Ganz anders als der Kaiserkanal hat der Pienho nur die Bedeutung eines Abkürzungsweges für den Dschunkenverkehr zwischen Schasi und Hankow, indem er innerhalb des größten Bogens des Hauptstromes verschiedene Seen Hupehs mit dem Jangtse verbindet.

Aehnliche Zwecke erfüllen der nur im Sommer schiffbare Taiping und der immer befahrbare Outschikoukanal, die in südlicher Richtung den Jangtse mit dem westlichen Teil des Tungtingsees verbinden, wodurch für den von und nach dem westlichen Jangtse gehenden Verkehr ein abgekürzter Anschluß an die Provinzen Hunan und Kweitschow geschaffen wird. Im übrigen ist das Jangtsegebiet von einem dichten Netz kleinerer Kanäle durchzogen.

B. Der Ausbau und die Projekte zum Ausbau des Jangtse-Kiang.

Obwohl der Jangtse von jeher die lebhafteste Wasserstraße Chinas ist, hat an ihm niemals etwas ähnliches wie eine Regulierung stattgefunden. Man hatte es nicht nötig, diesen großen Strom auszubauen, denn die chinesischen Schiffe jeder Größe konnten ihn befahren. Wo, wie in dem Abschnitt der Gorges, Schwierigkeiten bestanden, hat man eher den Weg gewählt, die Bauart der Dschun-

[28]) Lütgens, a. a. O. S. 126. — Thiessen, a. a. O. S. 271.
[29]) Wilhelmy, China. Berlin 195. S. 220.
[30]) Ting-Tschang Kung, Geographie Chinas (chines.). Schanghai 1918. Bd. I. III. Teil. S. 118.

ken den natürlichen Verhältnissen anzupassen, als am Flußbett etwas zu ändern.

Die Anregungen zu Regulierungsarbeiten gehen deshalb von Europäern aus, die zugleich im eigenen Interesse ihren Wünschen politischen Nachdruck verliehen. Die zunehmende Verschlammung, ebenso wie die größeren Ansprüche der modernen Fahrzeuge an die Fahrbahn, machten technische Eingriffe erforderlich.

Seitdem Schanghai der wichtigste chinesische Seehafen geworden ist, ist der Wangpu-Kiang von großer verkehrswirtschaftlicher Bedeutung. Auf Grund des 17. Artikels des Vertrages vom Jahre 1901 zwischen China und denjenigen Ländern, die an der Niederwerfung des Boxeraufstandes sich beteiligt haben, ist die Wangpu-Kiang-Bauverwaltung 1905 ins Leben gerufen worden[31]). Man engagierte J. de Rijke als Chefingenieur, der bis 1910 die Wasserstraße von Wusung bis Schanghai in einer Breite von 700 engl. Fuß und in einer Tiefe von 21 engl. Fuß bei der Ebbe ausgebaut hat[32]). 1913 ist unter seinem Nachfolger Hugo von Heidenstam derselbe Abschnitt in einer Breite von mehr als 600 engl. Fuß auf eine Mindesttiefe von 24 engl. Fuß bei der Ebbe verbessert worden[33]). Für die Regulierung des Wangpu-Kiang hat die chinesische Regierung bis 1911 9 200 000 Hkw. Taels (= 5,98 Mill. U. S. A. $)[34]) ausgegeben.

Der Weltkrieg hat zu einer Unterbrechung der Regulierungsarbeiten geführt, die für den Hauptstrom fortgeführt werden sollten. Erst 1922 wurde die Jangtse-Kommission bestellt, deren Zustandekommen wieder auf die Initiative der Engländer bezw. der Seezollverwaltung zurückzuführen ist, die bei einem Rückgang der Schiffahrt eine Abnahme der Seezölle befürchten muß. Die Aufgabe der Kommission beschränkt sich auf Vermessung und Untersuchung. Sogleich im Jahre 1922 hat der englische Ingenieur F. Palmer die Strecke zwischen Itschang und Wusung untersucht. Seine Feststellungen ergeben, daß, je nach dem Tiefgang der Dampfer, diese eine ganze Anzahl von Tagen im Jahr nicht bis Hankow gelangen können. So sind die Dampfer von 10 engl. Fuß Tiefgang an 23 Tagen, die von 12 engl. Fuß an 54 Tagen und die von 15 engl. Fuß an 80 Tagen im Durchschnitt der Jahre 1917/1922 verhindert gewesen, Hankow zu erreichen[35]). Um die Wasserstraße zwischen Wusung und Hankow in einer Tiefe von 15 engl. Fuß das ganze Jahr hindurch schiffbar zu erhalten, müßten nach seiner Berechnung Baukosten in Höhe von 25 Mill. Hkw. Taels aufgewendet werden. Die Strecke zwischen Itschang und Tschungking und die Strecke zwischen Tschungking und Suitschow sind noch nicht von der Jangtse-Kommission untersucht worden. Die Kenntnisse darüber fußen nur auf Beobachtung und Untersuchung von Privatleuten, und für die Strecke Itschang—Tschungking hauptsächlich auf den Feststellungen des bekannten

---

[31]) China Jahrbuch. 1918. S. 1098. (chines.)
[32]) Ebenda.
[33]) China Jahrbuch (chines.). 1928. S. 1099.
[34]) 1911 betrug 1 Hkw. Tael = 0,65 U.S.A. $. Vgl. auch die Anm. 48 auf S. 33.
[35]) F. Palmer, a. a. O. Bd. I. Heft III. S. 63.

englischen Kapitäns Plant, welcher 1920 ein Buch über die Befahrbarkeit dieser Strecke herausgegeben hat[36]). 1927 ist die bisher aus Ausländern und Chinesen bestehende Kommission dann von der chinesischen Regierung übernommen und dem Verkehrsministerium unterstellt worden. Die neue, reorganisierte Kommission hat dem Palmerschen Vorschlage zugestimmt.

Darüber, wann die Möglichkeit der Verwirklichung dieses Planes gegeben ist, läßt sich zur Zeit kein Urteil abgeben. Das gilt noch viel mehr von den viel größeren und umfassenderen Projekten, die der große Reformator Chinas, Sun Yat-Sen, aufgestellt hat. In seinem Aufbauprogramm, Plan 2, hat er ein Projekt zum Ausbau des Jangtse entworfen[37]). Das Projekt Sun Yat-Sens bezieht sich allerdings nicht allein auf die Schiffahrt, sondern richtet sich auf die Ausgestaltung der Landwirtschaft und der Gesamtwirtschaft Chinas überhaupt.

Im Zusammenhang damit soll an der Mündung des Jangtse nur ein Zugang, und zwar der Weg zwischen der Sung-Ming-Insel und den Tung-Scha-Banks beibehalten und ausgebaut werden, während die anderen beiden Arme trockengelegt werden sollen; damit soll der Sand mit dem Wasser auf natürliche Weise ins Meer abfließen, indem die Strömung durch die Einengung des Abflusses verstärkt wird. Auch der Zugang nach Schanghai wird nach der Regulierung für die Ozeandampfer aller Größen nicht mehr gestört. Von der Mündung bis Hankow sollen zugleich zur dauernden Befestigung Dämme an beiden Ufern mit Steinen, evtl. mit Eisen-Konstruktionen, ausgebaut werden. Die Baukosten sollen nach seiner Schätzung 300 Mill. mex. Dollar betragen, wobei Sun Yat-Sen die Baukosten der Flußregulierung in seiner Heimat Tschung-Schan in der Provinz Kwangtung zugrunde legte und auch praktische Möglichkeiten der verbilligten Materialbeschaffung berücksichtigte. Eine Folge dieser Regulierung würde sein, daß man Grund und Boden im Werte von mehr als 140 Mill. mex. Dollar gewinnt. Nach der Vollendung der Regulierung könnten große Seedampfer von der Mündung bis Hankow das ganze Jahr hindurch verkehren. Die Pläne Sun Yat-Sens erstrecken sich aber auch auf die weiteren Abschnitte des Jangtse. So soll die Strecke zwischen Hankow und Tschungking für Dampfer bis zu einem Tiefgang von 10 engl. Fuß ausgebaut werden. Der Kaiserkanal, der Hwaifluß, der Taisee und der Wangpukiang sowie die mit ihnen verbundenen Flüsse, der Hanfluß, das Poyangsystem und das Tungtingsystem sollen außerdem reguliert werden.

Gleichzeitig dachte Sun Yat-Sen an einen weiteren Ausbau der Hafenplätze, wie Schanghai, Tschingkiang, Nanking, Pukow, Wuhu und Anking, er sieht sogar die Gründung neuer Häfen vor, wie des Poyanghafens an der Westspitze des Poyangsees auf dem rechten Ufer des Jangtse. Besondere Aufmerksamkeit wandte er auch vor allem Groß-Hankow als der Vereinigung der drei Städte Hankow, Hanjan und Wutschang zu.

---

[36]) F. Palmer, a. a. O. Bd. I. Heft II. S. 42.

[37]) Sun Yat-Sen, Das Aufbauprogramm Chinas (chines.). Schanghai 1929. S. 153/189.

Die Pläne Sun Yat-Sens entspringen einer weitausgreifenden Schau, ohne utopisch zu sein, und entwerfen das Idealbild eines zukünftigen China. Von diesen Plänen bis zu ihrer Verwirklichung ist es aber ein weiter Weg. Ein politisch stabilisiertes und wirtschaftlich fortschreitendes China wäre die Voraussetzung und zugleich die Rechtfertigung für die schrittweise Lösung der gestellten Aufgaben. Zur Zeit ist aber nicht einmal mit der Ausführung der bescheidenen Teilpläne der Jangtse-Kommission zu rechnen.

Kapitel II.

Die anderen Verkehrswege im Jangtse-Stromgebiet.

A. Die Landstraßen.

a. Alte Landstraßen.

Wie die Römer, Inkas und die Azteken für ihre politischen und militärischen Zwecke tausende Kilometer von Landstraßen bauten, so bauten die Chinesen auch schon vor Jahrtausenden, insbesondere unter der Mongolendynastie, große Straßen, die sogenannten Reichsstraßen. Sie waren in erster Linie Heerstraßen und wurden unter politischen Gesichtspunkten angelegt. Wie die Inkastraßen von Cuzco und die Römerstraßen von Rom ausgingen, so liefen die chinesischen Landstraßen auch von dem politischen Zentrum Peking nach verschiedenen Richtungen. Sie wurden mit großen Steinquadern oder Holzstämmen befestigt, waren in der Ebene gradlinig angelegt und hatten teilweise eine Breite von 18—23 m[1]). Im Norden konnte man mit dem Wagen auf ihnen fahren, während der Wagenverkehr in der Mitte und im Süden des Landes durch die geringe Breite der Fahrbahn ausgeschlossen war. In Abständen von 10 Li (5¾ km) und 40—50 Li (23—28¾ km) waren sie mit Signalstationen und Rasthäusern ausgestattet[2]). In diesen Häusern, in denen eine kleine militärische Besatzung untergebracht war, standen den durchreisenden Kurieren und Beamten Pferde zum Auswechseln und sonstige Hilfsmittel für die Reise zur Verfügung. Die Straßen und Stationen mußten gut gepflegt werden, denn ihre Vernachlässigung bedeutete Verkehrsstockung und damit eine Unterbrechung der Beziehungen zu der politischen Zentrale Peking. Im Laufe des 19. Jahrhunderts gerieten aber die Reichstraßen immer mehr in Verfall[3]). Sie haben dasselbe Schicksal wie die Römer-, Inka- und Aztekenstraßen gehabt, aber der Grund dafür ist teilweise ein anderer gewesen.

---

[1]) T. T. Kung, a. a. O. Bd. I. III. Teil. S. 114.
[2]) Ebenda.
[3]) E. Erckes, China. Gotha 1919. S. 82.

Während die Heerstraßen der Römer größtenteils durch den Zerfall des Römischen Reiches vernichtet und die Inka- und Azteken-Heerstraßen durch die Rücksichtslosigkeit der Spanier infolge der allgemeinen Abnutzung bis auf wenige Reste zerstört wurden[4]), spielte in China der Umstand eine Rolle, daß die Aufmerksamkeit und die finanzielle Kraft der Zentralregierung durch das Eindringen der Europäer von der Abwehr äußerer Angriffe in Anspruch genommen wurde. Dazu kommt, daß die Funktion der chinesischen Heerstraßen zu einem Teil von den durch die langsam im Innern vordringenden Ausländer eingeführten modernen Verkehrsmitteln übernommen wird.

Die größte Rolle spielt hierbei, da Chinas wichtigste Verkehrswege immer die Wasserstraßen waren, die fortschreitende technische Verbesserung der Schiffahrt, insbesondere die Entwicklung der Dampfschiffahrt seit 1865. Soweit aber nur die Landverbindung in Frage kommt, übernehmen zu einem Teil — im Norden des Reiches und im östlichen Jangtse-Gebiet — die Eisenbahnen die Aufgaben der alten Heerstraßen. Der Nachrichtenverkehr ist schon seit den 70er Jahren auf Post und Telegraph übergegangen.

Die Verkehrsentwicklung Chinas ist dadurch gekennzeichnet, daß der Fortschritt auf diesem Gebiete nicht aus der inneren wirtschaftlichen Entwicklung hervorgewachsen ist. Vielmehr forderte das zunehmende Interesse des Auslandes am chinesischen Handel vollkommenere Verkehrsmittel zur Aufschließung des riesigen Gebietes als die, die auf den alten Landstraßen benutzt wurden, deren ursprünglicher Ausbau nicht einmal in erster Linie eine Erleichterung des Handels bezweckte. In den weniger erschlossenen Gebieten, wie Kansu und Chinesisch-Turkestan, ist allerdings auch heute noch die alte Landstraße der einzige Verkehrsweg. In neuester Zeit erlebt allerdings die Landstraße als Fahrbahn wieder eine Auferstehung, bei der sich jedoch Verkehrsgefäß und Verkehrskraft, die sich ihrer bedienen, durch die Einführung des Automobils völlig gewandelt haben.

Ein großer Teil dieser alten Straßen führt in oder durch das Jangtse-Gebiet. Als von besonderer Wichtigkeit seien die beiden im Unterlaufe des Hanflusses bei Hankow sich vereinigenden großen Handelsstraßen hervorgehoben. Die eine vermittelte früher den Handel mit den nordwestlichen Provinzen und dem gesamten westlichen Teile von Zentralasien, und die andere war für den Handel mit den nördlichen Provinzen und mit der Mongolei von hervorragender Bedeutung. Sie sind jetzt in ihren in der Provinz Hupeh gelegenen Abschnitten für den Automobilverkehr erneuert worden. Die anderen Reichsstraßen im Jangtsegebiet sind bestimmend geworden für die Trassenführung der Eisenbahn, abgesehen von der einen, welche von Tschingtu (Szetschwan) über Kanting, Lifa und Batang nach Lasa führt, und welche für den Handel zwischen Szetschwan und Tibet heute noch in Betracht kommt.

[4]) Hassert, a. a. O. S. 110/111.

Die übrigen Landstraßen in dem Jangtsegebiet, d. h. die alten Provinzial- und Ortslandstraßen, sind im Vergleich mit den alten Reichsstraßen in noch schlechterem Zustande und kaum besser als die deutschen Feldwege. Sie sind zu eng, als daß ein Wagenverkehr auf ihnen möglich ist[5]). Für den durchgehenden, nicht nur lokalen Handel haben sie keine Bedeutung.

b. Neuzeitliche Landstraßen.

Dem Automobilverkehr wurde nach der chinesischen Revolution von 1911 besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Seine Einführung hatte aber verbesserte Straßen zur Voraussetzung. In auffallendem Maße ist die breite chinesische Oeffentlichkeit an dieser Entwicklung interessiert. In Schanghai wurde im Mai 1921 sogar eine „Bewegung für gute Straßen" ins Leben gerufen unter Beteiligung von Regierungsvertretern, Handelskammern und breiten Volksschichten[6]). Dabei mag auch das militärische Interesse der Machthaber mitgespielt haben. 1929 hatte China 35 787 km für „Automobile fahrbare Straßen", von denen 9743 km, oder etwas mehr als ¼, im Jangtsegebiet liegen[7]). Dieser verhältnismäßig kleine Anteil an dem Straßennetz ist, wie der Anteil am Eisenbahnnetz, von dem noch die Rede sein wird, nur der Ausdruck dafür, daß das mit schiffbaren Wasserstraßen so günstig ausgestattete Jangtsegebiet einen geringen Bedarf an Kunststraßen hat. Unter den Jangtseprovinzen besitzen Kiangsu, Anghwei, Kweitschow, Hupeh und Szetschow die meisten Automobilstraßen. Einstweilen handelt es sich aber bei dem Autoverkehr zu 90 % nur um Personenbeförderung[8]). Den Zustand dieser neuen Straßen darf man freilich nicht an dem der westländischen messen. Einen soliden Unterbau findet man nur in seltenen Fällen. Es handelt sich meist nur um aufgehäufte, festgestampfte und mit etwas Steinschlag belegte breite Landwege[9]).

Die Funktion dieser für den Automobilverkehr bestimmten Straßen ist aber eine andere geworden, als die der früheren Heerstraßen. Während der Landstraßenverkehr früherer Zeit der einzige durchgehende Verkehr war, erfüllen die „Automobilstraßen" heute neben der Eisenbahn eine überaus wichtige, aber nur ergänzende Aufgabe, auch wenn sie in Zukunft stärker als heute in den Dienst des Gütertransportes gestellt werden sollten. Ihre bisherige Anlage weist schon darauf hin, daß man es als Aufgabe des Automobilverkehrs in China ansieht, Zubringer für die anderen Verkehrsmittel zu sein. Nur in einem besonders verkehrsreichen Abschnitt zwischen Nanking und Wuhu laufen Schiffahrtsstraße und „Automobilstraße" nebeneinander her.

---

[5]) Kung, a. a. O. S. 111.
[6]) China Jahrbuch (chines.). 1928. S. 914.
[7]) Aufbau Anghweis (chines.). Herausgegeben von der Anghwei-Regierung. Angking 1929. Nr. 3/4. S. 405/442.
[8]) Wilhelm Schüler, Auf neuen chinesischen Straßen in: Ostasiatische Rundschau Hamburg. 1930. S. 38.
[9]) Ebenda, S. 37.

B. Die Eisenbahnen.

a. Vorhandene Eisenbahnen.

Mittelchina und Südchina verfügen über weit verzweigte, natürliche, schiffbare Wasserstraßen, die diese Gebiete in westöstlicher Richtung und mit ihren schiffbaren Nebenflüssen zugleich das Stromgebiet in nordsüdlicher Richtung aufschließen. Es ergibt sich daraus, daß den Eisenbahnen deshalb in erster Linie die Aufgabe zufallen muß, einmal die Teile, die nicht über solche natürlichen Verkehrswege verfügen, zu öffnen, und zum anderen die nordsüdliche Verbindung zwischen den Provinzen herzustellen. Diese Grundzüge einer in den Verhältnissen gegebenen verkehrswirtschaftlichen Arbeitsteilung sind deutlich in der heutigen Verkehrsgestaltung Chinas zu erkennen.

Die Eisenbahnen sind am stärksten in der Mandschurei und in Nordchina, wo wir ein regelrechtes Bahnnetz finden, entwickelt. Das Jangtsegebiet dagegen wird in der Hauptsache nur von zwei großen Nordsüdlinien durchquert.

Diese Bahnen befinden sich nur im Bereich des Unterlaufes des Jangtse, abgesehen von der Jünnan-Tonking-Bahn (seit 1910), welche die französische Kolonie Indochina mit Jünnan verbindet und den Jangtse nicht mehr erreicht.

Die beiden wichtigsten Linien sind einmal die Peking-Hankow-Bahn, die jenseits des Jangtse ihre Fortsetzung in südlicher Richtung über Tschangscha bis Chuchow in Hunan findet, und in die die alte Kleinbahn (seit 1902) von Pingsiang aus dem Kohlengebiet mündet. Zum anderen ist es die mit Peking verbundene Tientsin-Pukow-Bahn, die von Nanking aus bis Schanghai und bis Hangtschow ihre Fortsetzung findet.

Die Tientsin-Pukow-Linie, welche bei einer Länge von 1009 km seit 1912 von Tientsin über Tsienanfu und Pengpu nach Pukow verläuft, soll die Verbindung zwischen den Provinzen Hopeh (Tschili), Schantung, Anghwei und Kiangsu herstellen. Neben der Peking-Hankow-Bahn ist ihre Leistung unter den Jangtse-Bahnen am größten. 1919 wurden 1 994 497 Tonnen[10]) und 1924 2 755 013 Tonnen befördert[11]). Die ältere, sich anschließende Strecke von Nanking nach Schanghai und nach Hangtschow (seit 1908), die 591 km lang ist, hat 1924 1 897 345 metrische Tonnen und 1925 1 830 846 metrische Tonnen befördert[12]). Die Strecke zwischen Nanking und Schanghai (311 km) allein hat im Jahre 1924 1 257 350 metrische Tonnen und im Jahre 1925 1 007 443 metrische Tonnen befördert. Außerdem ist die Personenbeförderung auf dieser Bahn unter allen chinesischen Bahnen am stärksten. Diese beachtlichen Verkehrszahlen haben ihren Grund in dem wirtschaftlichen Hochstand und der großen Bevöl-

[10]) China Jahrbuch. S. 904. Die Angaben erfolgen nur in Tonnen und nicht in Tonnenkilometern, wie es eine genaue Verkehrsstatistik erfordern würde.

[11]) The China Year Book 1928. S. 293.

[12]) Ebenda, S. 295/296.

kerungsdichte dieses Gebietes. Die Strecke von Schanghai nach Hangtschow liegt zum großen Teil in der Provinz Tschekiang, welche außerdem durch den Jangtse-Nebenfluß Wangpukiang und den Kaiserkanal mit dem Jangtsestrom verbunden ist.

Während die Tientsin-Pukow-Bahn, abgesehen von Anghwei, in den Küstenprovinzen verläuft, fährt die Peking-Hankow-Bahn im Inneren des Landes. Sie kommt von Peking über Chengting (in Hopeh) und Chengchow (in Honan) nach Hankow und bildet seit 1905 bei einer Länge von 1214 km eine wichtige Verbindung der Jangtseprovinzen mit den nördlichen Provinzen Chinas. 1919 wurden von ihr 3 772 291 metrische Tonnen[12]) und 1924 sogar 4 475 978 metrische Tonnen befördert[14]). Sie ist die bedeutendste Eisenbahn, die das Jangtsegebiet berührt. Die Zahl der Passagiere betrug 1924 4 104 738 auf der Tientsin-Pukow-Bahn und 4 457 068 auf der Peking-Hankow-Bahn[15]).

Nach Fertigstellung der Hankow-Kanton-Linie, die heute vom Norden (Hankow) nur bis Chuchow (417 km) und vom Süden (Kanton) bis Schiukwan (336 km) reicht, wird die Verbindung von Peking bis Kanton die Zentralbahn Chinas bilden, die im Norden Anschluß an die ostchinesische und sibirische Bahn findet. Die chinesische Zentralbahn wird also gleichzeitig eine durchgehende Verbindung zwischen Europa und Südchina darstellen. Die Vollendung der Kanton-Hankow-Bahn wird zweifellos eine gewisse Umwandlung des chinesischen Verkehrswesens zur Folge haben, da sie eine Reihe der wichtigsten Plätze Süd-, Mittel- und Nordchinas in unmittelbare Verbindung bringt. Bis jetzt hat sie für den Güterverkehr und Fremdhandel nur wenig geleistet, weil das Mittelstück der Strecke eben noch fehlt. Beispielsweise hat sie 1924 nur 483 503 metrische Tonnen Güter und 789 876 Personen befördert[16]). Die Mittelstrecke zwischen Chuchow und Schiukwan ist aber im Bau und soll 1937 fertig sein[17]).

Zu erwähnen ist noch die kurze, 16 km lange Strecke von Schanghai nach Wusung, dem Vorhafen von Schanghai, die die älteste Eisenbahn Chinas ist (1876, dann 1898 erneuert), ferner die 26 km lange alte Tayeh-Bahn für den Erztransport in Hupeh und schließlich die parallel zum Westufer des Poyangsees verlaufende Bahn Kiaukiang-Nantschang (128 km) seit 1912.

Bis auf die beiden letztgenannten sind alle Linien Staatsbahnen.

Während China 1900 noch nicht 700 km Eisenbahnen aufwies, beträgt 1930 die Gesamtlänge der chinesischen Eisenbahnen schon rund 15 000 km[18]). Das ist ein Ausbau um das Zwanzigfache.

Diese Leistung kann erst dann richtig in ihrer Bedeutung erkannt werden, wenn man die anfänglichen Schwierigkeiten bedenkt, auf die der Bahnbau in China gestoßen ist. Mußte doch die erste Eisenbahn in China, die 1876 erbaute 16 km lange Verbindung von

[13]) China Jahrbuch. S. 904.
[14]) China Year Book 1928. S. 289.
[15]) Ebenda, S. 293 und 289.
[16]) China Year Book 1928. S. 306.
[17]) Ta-Kung Pao (Gerechtigkeitsbote). Tientsin. 2. November 1932.
[18]) Schüler, a. a. O. S. 37.

Schanghai nach Wusung, einen Monat nach ihrer Vollendung von der chinesischen Regierung der englischen Gründergesellschaft abgekauft und volständig abgerissen werden, weil die Bevölkerung darüber empört war, daß Einheimische von dieser Bahn durch einen unglücklichen Zufall überfahren worden waren. Noch größer war die Hemmung des Eisenbahnbaues durch die Fengschui-Lehre. Zum Teil mußten die Bahnbauten unter Militärschutz vorgenommen werden, weil die Bevölkerung in ihrem Aberglauben, daß die Bahn den „Drachen der Erde" durchschneidet, was Unglück bringen mußte, nicht zu erschüttern war. Nachdem die Schwierigkeiten überwunden sind, liegen die Hemmungen in der neueren Zeit in den innenpolitischen und teilweise in den außenpolitischen Verhältnissen. Die das Jangtsegebiet berührenden Bahnen sind nicht die bedeutendsten Bahnen Chinas. Den Anspruch, die wichtigste Bahn Chinas zu sein, kann die südmandschurische Bahn erheben, die bei einer Länge von 965 km 1924 14 588 437 Tonnen befördert hat[19]), also mehr als das Vierfache der etwa gleich langen Linie Tientsin-Pukow und immer noch mehr als das Dreifache der 200 km längeren Peking-Hankow-Bahn. Auch die Peking-Mukden-Bahn ist allen Jangtse-Bahnen hinsichtlich der Leistung nach bei weitem überlegen, da sie bei nur 847 km Länge 1924 6 859 590 Tonnen befördert hat[20]).

Das grundsätzliche Verhältnis der Bahnen im Jangtsegebiet zur Wasserstraße ergibt sich schon aus ihrer Anlage. Die beiden großen Nord-Südlinien verlaufen senkrecht zur Richtung des Hauptstromes, sie bilden also keine Konkurrenzstraße zum Hauptstrom, aber auch im allgemeinen nicht zu den Nebenflüssen. Nur im Mündungsabschnitt läuft die Nanking-Schanghai-Linie von Nanking nach Schanghai ungefähr parallel zum Jangtse und ebenso der erste Abschnitt der Hankow-Kanton-Bahn in dem mittleren Jangtse-Abschnitt von Wutschang bis Jotschow. Auf die Bedeutung, die die Strecke Nanking-Schanghai inzwischen gewonnen hat, ist oben hingewiesen worden. Die Strecke Wutschang-Jotschow kommt aber für einen Wettbewerb mit der Schiffahrt in größerem Umfang, wie schon die Verkehrszahlen der Gesamtlinie zeigten, nicht ernstlich in Betracht. Bei den Nebenflüssen konkurrieren Bahn- und Wasserstraße gleichfalls nur bisweilen. So geht neben dem Poyang-See-Verkehr der Verkehr auf der Kiaukiang-Nantschang-Bahn einher und ebenso der Verkehr auf dem Hsiang und dem Tungting-See neben dem Jotschow-Chuchow-Eisenbahnverkehr. Durch die billige Schiffsfracht aber ist der Wasserweg dem Schienenweg völlig überlegen[21]).

b. Projektierte Eisenbahnen.

Eine ernsthafte Konkurrenz zwischen Schiffahrt und Eisenbahn ist vorläufig nur da denkbar, wo die Schiffahrt schwer mit den natür-

---

[19]) The China Year Book 1928. S. 316.
[20]) Ebenda, S. 291.
[21]) Ban Hsien, Die Eisenbahngeschichte Chinas (chines.). Schanghai 1929. S. 411.

lichen Hindernissen, wie im Oberlauf, zu kämpfen hat. So besteht auch ein Plan zum Bau einer Verbindung zwischen Hankow und Tschungking, welche über Itschang entlang dem Hauptstrom führen soll. Wie diese wird auch die projektierte Strecke von Nanking nach Tschangscha am Hsiang in Konkurrenz zur Wasserstraße des Hauptstromes (und seines Nebenflusses Hsiang) treten, jedenfalls, soweit der Verkehr zwischen den beiden Endpunkten und mit Nantschang in Frage steht. Aehnliches gilt von der zukünftigen Linie Schiukwan-Nantschang, die parallel zum Kanfluß verlaufen würde.

Auf die Bedeutung zweier weiterer großer Projekte für den Ausbau der chinesischen Bahnen, die schon vom Eisenbahnministerium in Nanking genehmigt sind, kann hier im einzelnen nicht eingegangen werden. Es soll danach eine Linie von Nanking über Wuhu und Hweichow in Anghwei nach Chüchow in Tschekiang und von dort aus über Jenping in Fukien weiter nach Kanton verlaufen. Sie ist eigentlich die gerade Fortsetzung der Tientsin-Pukow-Bahn und bildet mit dieser die durchgehende Verbindung der chinesischen Küstenprovinzen. Eine andere projektierte Linie soll ebenfalls von Nanking ausgehen und über Wuhu, Hweichow und Nantschang, das dadurch in Verbindung mit den anderen Projekten ein Eisenbahnknotenpunkt werden würde, nach Tschangscha und weiter über Kweiyang in Kweitschow nach Jünnanfu, der Hauptstadt der Provinz Jünnan, führen. Diese Bahn würde eine durchgehende Querverbindung Mittel- und Südchinas bilden, die sich zwischen die beiden großen Fluß-Verkehrssysteme des Jangtse und des Westflusses einschaltet.

Die Verwirklichung der Projekte steht dahin. Vorerst sind die Voraussetzungen unbekannt, unter denen sie einmal ins Leben treten werden. Ganz allgemein läßt sich aber sagen, daß die Wettbewerbsverhältnisse zwischen Eisenbahn und Schiffahrt im Jangtsegebiet mit seinen ausgezeichneten und leistungsfähigen Wasserstraßen für die Eisenbahn besonders ungünstig liegen, vor allem, solange die chinesischen Löhne so niedrig sind und die Schnelligkeit des Verkehrs nicht sehr hoch veranschlagt wird. Es ist deshalb anzunehmen, daß eine rationelle Ausgestaltung des chinesischen Verkehrswesens hierauf Rücksicht nehmen wird. Die Projekte, die ein Nebeneinander von Eisenbahn und Schiffahrt zur Folge haben würden, dürften namentlich angesichts der technischen Verbesserungen in der Dampfschiffahrt am wenigsten Aussicht auf Erfolg haben. Anders liegt es bei den deshalb auch der Realisierung am nächsten stehenden Nord-Südlinien, wie der Wutschang-Kanton-Bahn. Hier dürfte ein Verkehrsbedarf vorliegen, der anders nicht besser befriedigt werden kann.

Kapitel III

Die rechtlichen und handelspolitischen Voraussetzungen von Wirtschaft und Verkehr im Jangtse-Gebiet.

A. Die Völkerrechtsverhältnisse.

a. Die Völkerrechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt.

Es ist ein anerkannter Völkerrechtssatz, daß Ströme, die in dem Gebiet desselben Staates entspringen und münden, unter der ausschließlichen Herrschaft dieses Staates stehen[1]). Danach müßte China allein das Hoheitsrecht über den Jangtse genießen. Das ist aber weder beim Jangtse, noch bei den anderen chinesischen Strömen der Fall, da besondere Verträge bestimmen, daß die Schiffahrt allen Nationen offensteht. Der Jangtse ist also ein „konventioneller" Strom.

Die Entwicklung zur Internationalisierung des Jangtse ist mit der der Jangtse-Vertragshäfen verbunden. Aus der großen Zahl von Verträgen zwischen China und dem Ausland sind für den Jangtse selbst nur vier Verträge von entscheidender Bedeutung gewesen.

Nach seiner Niederlage hat China 1858 mit Großbritannien in Tientsin einen Vertrag abschließen müssen, dessen 10. Artikel lautet, daß britische Schiffe auf dem Jangtse bis Hankow fahren dürfen[2]). Der 14. Artikel des Vertrages gestattet außerdem den britischen Kaufleuten, Dschunken für den Güter- und Personenverkehr zu chartern. Das ist das erste Mal, daß ausländische, und zwar britische Schiffe chinesische Binnengewässer befahren durften. Jedoch ist das Anlegen britischer Schiffe nur auf die Städte Hankow, Kiaukiang und Tschingkiang beschränkt, die gleichzeitig zu „Vertragshäfen" (Treaty Ports) erklärt werden.

Der 3. Artikel des Tschifu-Vertrages zwischen China und Großbritannien vom Jahre 1876 ging einen Schritt weiter. Nach ihm dürfen ausländische Schiffe in den inländischen Häfen Ta-Tung und Angking in der Provinz Anghwei, Hu-Kow in Kiangsi, Wu-Süeh, Lu-Chi-Kow und Schasi in Hupeh vorläufig anlegen. Die Benutzung von Dschunken für den Güter- und Personenverkehr ist auch hier gestattet[3]).

---

[1]) v. Liszt, Fleischmann, Das Völkerrecht. Berlin 1925. S. 139.

[2]) Treaties between China and Foreign States. — The Maritime Customs, China. Schanghai 1917. Vol. I. S. 408.

[3]) Ebenda, Vol. I. S. 496.

Nach dem zweiten Abschnitt des 6. Artikels des 1895 zwischen China und Japan abgeschlossenen Vertrages von Schimonosecki durften japanische Schiffe von Itschang bis Tschungking im Güter- und Personenverkehr einerseits und durch den Wusungkiang und den Kaiserkanal andererseits nach Sutschou und Hangtschou fahren[4]). Diese Plätze wurden zugleich „Vertragshäfen". Schasi wurde in diesem Vertrage nachträglich als „Vertragshafen" geöffnet. Hierdurch sind zum ersten Male Verzweigungen des Jangtse für ausländische Schiffe benutzbar geworden.

Während bisher die Zugeständnisse „vertraglich" mehr oder weniger erzwungen waren, gewährte im Jahre 1898 China zum ersten Male — wenigstens äußerlich — freiwillig weitere Rechte. Die chinesische Regierung hat nämlich im Jahre 1898 Binnenschifffahrtsgesetze (Inland Steam Navigation Rules) erlassen, welche folgendes bestimmen: Die inländischen Gewässer werden für alle Schiffe, inländische wie ausländische, freigegeben, wenn diese in den „Vertragshäfen" eingetragen worden sind. Diese Schiffe sind aber verpflichtet, ihren Handel auf die chinesischen Gewässer zu begrenzen[5]).

Schließlich wurde die Benutzung von Lagerhäusern und Landungsbrücken auch in den Nichtvertragshäfen durch den chinesisch-britischen Handelsvertrag von 1902 erlaubt[6]). Damit ist die Entwicklung zur Internationalisierung des Jangtse eigentlich vollendet.

Da China aber die selbständig erlassenen Binnenschiffahrtsgesetze kraft seiner Autonomie auch wieder aufheben oder abändern konnte, waren die Ausländer bestrebt, dieser Gefahr durch Uebernahme der Bestimmungen in die internationalen Verträge zu begegnen. Diese Aufgabe erfüllte der 3. Artikel des chinesisch-japanischen Handelsvertrages von 1903[7]).

Auf Grund der Meistbegünstigung genießen nun alle Länder, die mit China im Meistbegünstigungsverhältnis stehen, die jedem einzelnen Staate zugestandenen Rechte auf dem Jangtse und den anderen Strömen Chinas. Durch dieses Vertragssystem sind die chinesischen Ströme zu einer völkerrechtlichen Merkwürdigkeit geworden. Uebrigens dürfen sogar Kriegsschiffe der mit China im Meistbegünstigungsverhältnis stehenden Länder kraft des Artikels 52 des chinesisch-britischen Vertrages von Tientsin aus dem Jahre 1858 die chinesischen Binnengewässer befahren[8]).

b. Die Völkerrechtsverhältnisse der Häfen.

Die Völkerrechtsverhältnisse in den chinesischen Häfen sind ebenfalls eigenartig. Es gibt, wie schon aus der Darstellung des Schiffahrtsrechts hervorgeht, drei Arten von Häfen in China, die den

[4]) Treaties, Vol. II. S. 594.
[5]) Westel W. Willoughby, Foreign Rights an Interests in China. Baltimore 1927. Vol. II. S. 849.
[6]) Treaties, Vol. I. S. 566.
[7]) Ebenda, Vol. II. S. 618.
[8]) Ebenda, Vol. I. S. 419.

Ausländern zugänglich sind, nämlich die Vertragshäfen (Treaty Ports), die von China selbst geöffneten Häfen (Open Ports) und die Anlaufhäfen (Ports of Call). Die Vertragshäfen sind teilweise Seehäfen, überwiegend aber Binnenhäfen, „Häfen" im Sinne dieser Terminologie sind übrigens bisweilen auch reine Binnenplätze ohne jeden Anschluß an die Schiffahrt. Der Begriff des Vertragshafens entwickelt sich auf Grund der besonderen chinesischen geschichtlichen Verhältnisse, die China gegenüber dem Ausland absperrten.

Ein „Vertragshafen" ist ein Hafen, welcher vertragsmäßig für den Fremdhandel geöffnet ist. Die Geschichte der allmählichen Oeffnung von Vertragshäfen ist schon im vorigen Abschnitt mitbehandelt worden. Ein Vertragshafen besitzt vor anderen chinesischen Städten den Vorzug, daß die Angehörigen derjenigen Staaten, die mit China im Meistbegünstigungsverhältnis stehen, in ihm befugt sind, sich niederzulassen und anzubauen sowie „ohne Belästigung und Beschränkung" mit jeder beliebigen Person geschäftliche Verbindungen anzuknüpfen, daß ferner Schiffe europäischer Bauart unter der Flagge der nämlichen Staaten das Recht haben, ihn aufzusuchen, in ihm zu laden und zu löschen, und daß gewisse Vorzugsbedingungen in der Warenverzollung in ihm bestehen[9]).

Nach den Vertragsbestimmungen sind die den Angehörigen der Meistbegünstigungsländer gewährten Rechte innerhalb des Vertragshafens örtlich nicht beschränkt. Innerhalb der dem Fremdhandel geöffneten Stadt darf der Angehörige einer fremden, in das Vertragssystem einbezogenen Macht sich aufhalten, Land erwerben, Häuser bauen, sein Geschäft betreiben. Der chinesischen Gerichtsbarkeit ist er entzogen und statt dessen in allen Privat- und Strafrechtssachen seinem Konsul unterstellt. Der chinesischen Verwaltung ist er durch die ursprünglichen Verträge nicht entrückt worden; er ist nach ihnen nicht befugt, Verwaltungsmaßnahmen chinesischer Behörden, was z. B. Ortspolizei oder Grundsteuer anbelangt, sich zu entziehen oder eigenmächtig in sie einzugreifen. Diese Rechtslage ist aber später durch die Entwicklung der Konzessionen und Settlements an einigen Plätzen zugunsten der Fremden geändert worden[10]).

Aehnlich wie die chinesische Regierung schließlich dazu überging, die Schiffahrt freiwillig auf allen chinesischen Strömen freizugeben, räumte sie auch von sich aus in einigen Plätzen den Ausländern ähnliche, aber im allgemeinen eingeschränktere Rechte ein wie in den Vertragshäfen. Namentlich können in diesen Häfen die Fremden keine Grundstücke erwerben, sondern nur pachten, und auch das auf höchstens 60 Jahre. Pukow (1912) und Wusueh (1923) in der Provinz Kiangsu sowie Jotschow (1898) in der Provinz Hunan, ferner Wusung (1898 als Vorhafen von Schanghai) sind solche freiwillig geöffneten Plätze.

Einen ganz anderen Charakter tragen die Anlaufhäfen den beiden ersteren gegenüber. In diesen Häfen sind den Ausländern nur

---

[9]) Schumacher, H., Die Vertragshäfen. S. 2.
[10]) Schumacher, Die Vertragshäfen. S. 5.

mit der Schiffahrt verbundene Tätigkeiten, wie die Errichtung von Lagerhäusern und Landungsbrücken, gestattet. Aus einem Anlaufhafen wird dann bisweilen, wie bei Schasi, ein Vertragshafen[11]).

Das bis zum Kriege bestehende System von Verträgen ist aber inzwischen von China, soweit es in seiner Macht stand, aufgegeben worden. Mit einigen Ländern, so vor allem mit Deutschland, Rußland und Oesterreich, hat China neue Verträge auf Grund der Gleichberechtigung abgeschlossen, während das alte System den Ausländern eine Sonderstellung einräumte.

Die Angehörigen derjenigen Länder, welche auf ihre Vorrechte in China verzichtet haben, dürfen sich kraft der neuen Verträge mit China gleichfalls in den chinesischen Vertragshäfen und den von China für das Ausland geöffneten Häfen niederlassen, Handel und Industrie betreiben. Der 3. Artikel des Vertrages zwischen Deutschland und China vom Jahre 1921 lautet z. B.:

Staatsangehörigen einer der beiden Republiken, die in dem Gebiete der anderen sich aufhalten, steht es frei, in Uebereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen des Landes zu reisen, sich niederzulassen und Handel oder Industrie zu betreiben an allen Orten, an denen Staatsangehörige einer anderen Nation es tun können. Sie unterstehen bezüglich ihrer Person sowie ihres Vermögens der Gerichtsbarkeit der örtlichen Gerichtshöfe; sie müssen sich nach den Gesetzen des Aufenthaltslandes richten. Sie zahlen keine höheren Steuern, Abgaben oder Kontributionen als die Landesangehörigen[12]).

In wirtschaftlicher Hinsicht besteht demnach kein wesentlicher Unterschied in der Stellung der Ausländer nach dem alten und dem neuen System. Der Hauptunterschied liegt vor allem in der Unterstellung unter die chinesische Gerichtsbarkeit.

B. Die Außenhandels- und Binnenhandelspolitik.

Bis zur neuesten Zeit kennt China keine eigentliche Handelspolitik, weder im Außen- noch im Binnenhandel. Das allgemeine wichtigste Mittel der Außenhandelspolitik, das Zollsystem, besaß in China finanzpolitischen, und nicht handelspolitischen Charakter. In China standen seit dem 19. Jahrhundert bis in die jüngste Zeit drei Zollarten nebeneinander, die (Seezölle) „Maritime Customs", die „Native Customs" und der „Likin". Erst die letzten Jahre haben hierin eine grundlegende Wandlung gebracht.

a. Die Seezölle.

Seitdem China der Weltwirtschaft erschlossen wurde, fast 90 Jahre lang, von 1842 bis 1930, beruhten die wichtigsten Zölle, die Seezölle, auf einem Konventionaltarif, begründet durch den Vertrag von Nanking im Jahre 1842. Die Niederlage im Opiumkriege mit

[11]) Siehe Seite 22.
[12]) Ostasiatische Rundschau. 1921. S. 206.

Großbritannien (1840 bis 1842) zwang China, seine Zollautonomie aufzugeben und sich mit den Engländern zu einigen. Durch die Meistbegünstigung haben dann auch die anderen in China vordringenden Mächte das Vorrecht auf den Konventionaltarif erhalten. Im Jahre 1854 ging die Verwaltung dieser Zölle auf Grund einer Vereinbarung mit den Mächten in ausländische Hände über. Durch den Zusatzvertrag von Humoonchai (Kwangtung) von 1843 wurde der Tarif auf der Basis von 5 % nach dem Wert der Waren für die Ein- und Ausfuhr festgesetzt[13]). Der Zollsatz des Konventionaltarifes entsprang dem bisherigen, nominellen, autonomen Tarif im wesentlichen, bei einer Reihe von Waren bedeutete er allerdings eine Erhöhung. Aber den wirklichen, bezahlten Zöllen gegenüber, die die chinesischen Zollbeamten willkürlich erhoben hatten, war er bedeutend niedriger[14]). Der Konventionaltarif hatte für das Ausland den Zweck, die willkürliche Zollerhebung zu verhindern. Für die chinesische Zentralverwaltung bestand der Vorteil darin, daß ihre Einnahme aus den Zöllen gesichert waren. Der Nachteil wiederum lag darin, daß die chinesische Regierung die autonome Bestimmung über die wichtigsten Einnahmen verlor, zumal die Meistbegünstigung sie daran hinderte, Differenzierungen vorzunehmen. Der Satz von 5 % nach dem Wert für die Ein- und Ausfuhr ist grundlegend geblieben bis zum 1. Februar 1929, also 86 Jahre lang. Auf Grund der Vereinbarung des Washington-Kongresses im Jahre 1922 wurde dann seit 1926 noch ein Zuschlag von 2½ % nach dem Wert für die Ein- und Ausfuhr der gewöhnlichen Artikel und 5 % für die Luxuswaren erhoben[15]). Die Konferenz hatte mit Rücksicht auf die Finanzlage Chinas dazu ihre Zustimmung gegeben. Diese Zusatzzölle sind in der Folge dann auch erhoben worden.

In Abweichung von dem Normalsatz wurden für manche Güter, die nicht in der Zolliste standen, 10 % für die Ein- und Ausfuhr erhoben[16]). Zu ihnen gehören vor allem hochwertige asiatische Güter, wie Gewürz, Holz von besonderer Art, Edelmetall usw. Ebenfalls nahm Opium eine Sonderstellung ein. Es war zwar weder in der Seezolliste eingetragen, noch gehörte es zu der letzten Gruppe. Hier hatte sich trotz des Verbotes der Opiumeinfuhr ein gewisser geduldeter Zustand herausgebildet, der den Vorteil bot, daß man einen sehr hohen Zoll erheben konnte. Später wurde das Gift als Einfuhrartikel anerkannt und ein hoher Zollsatz festgesetzt[17]). Seit 1913 ist der Opiumhandel in China endgültig verboten. Die Einfuhr von Reis, Weizen und anderen Getreidearten, Silber und Gold, und

---

[13]) W. Kries, Seezollverwaltung und Handelsstatistik in China. Jena 1913. S. 3.

[14]) Mitsuichiro-Li Tat Takayanagi, Tschung Kuo Kwan Schui Zi Duh Lun. (Zollsystem in China.) Schanghai 1924. S. 24.

[15]) Der neue chinesische Zoltarif. Herausgegeben vom Ostasiatischen Verein. Hamburg 1931. S. 9.

[16]) M., Li T. Takayanagi, a. a. O. S. 24.

[17]) Jing Liau, Bi Zin Hai Tsie Tschung Kuo. (Attacke gegen China.) Schanghai 1928. S. 48 und 53.

die Ausfuhr von Silber, Gold, ausländischen Münzen, Büchern, Landkarten und Zeitungen blieb zollfrei.

Außerdem unterlag der Handelsverkehr auf dem Landwege zwischen China und Rußland, der japanischen Kolonie Korea, der französischen Kolonie Indochina und den beiden britischen Kolonien Indien und Burma einem besonderen Zolltarif. Der kleine Grenzverkehr mit diesen Ländern war wiederum durch andere Vereinbarungen bestimmt. Dieser Handelsverkehr spielt aber für das Jangtsestromgebiet keine Rolle.

Es ist aber zu beachten, daß es sich bei diesen Zöllen nicht nur um Außenhandelszölle handelt. Das Seezollsystem stellt vielmehr ein Gemisch von Außenhandels- und Binnenhandelszöllen dar, die unter einheitlicher Verwaltung, neben der Seezollverwaltung, zusammengefaßt sind. Der Seezollverwaltung untersteht nämlich der Warenverkehr aus dem Auslande nach einem chinesischen Vertragshafen und der Warenverkehr zwischen den einzelnen Vertragshäfen, soweit er sich in Schiffen fremder Bauart und in Schiffen chinesischer Bauart, falls sie von Ausländern gechartert worden sind, abspielt. Der Einfuhrzoll für ausländische Waren wird bei der Einfuhr in einem Vertragshafen bei der Löschung erhoben. Die Seezollverwaltung erhebt dann keine weiteren Zölle. Bei der Ausfuhr wird der Seezoll bei der ersten Ausfuhr aus einem Vertragshafen erhoben, und zwar gleichgültig, ob die Waren ins Ausland gehen oder nicht.

Die Einfuhr ausländischer Waren sowie die Ausfuhr chinesischer Waren nach dem Ausland konnte sich früher durch einen 2½ %igen Zuschlag zum Seezoll von den Binnenzöllen freimachen[18]). Dieser Zuschlag (transit dues) wurde durch den chinesisch-britischen Vertrag in Tientsin 1858 festgesetzt und hatte den Zweck, ausländische Waren bei der Einfuhr vor weiterer Belastung durch Binnenabgaben zu schützen und bei der Ausfuhr inländischer Waren Rücksicht auf die fiskalische Einnahme Chinas zu nehmen, ohne die Ausfuhr allzusehr zu belasten. Im Verkehr von Vertragshafen nach Vertragshafen wurden außerdem bei der Einfuhr chinesischer Waren 2½ % nach dem Wert der Waren als Küstenzoll (coast dues) durch den chinesisch-dänischen Vertrag im Jahre 1863 festgesetzt[19]), so daß also sowohl bei der Ausfuhr wie bei der Einfuhr chinesischer Waren in den Vertragshäfen Zölle fällig wurden.

Erst in der jüngsten Zeit erfährt das Zollsystem Chinas grundlegende Veränderungen, indem sich jetzt neben den finanzpolitischen Gesichtspunkten die handelspolitischen Momente, insbesondere der Schutzzollgedanke, Geltung verschaffen. Da die chinesische Zollautonomie den Ausfuhrinteressen des Auslandes nach China an sich zuwiderläuft, war eine Aenderung der politischen Stellung Chinas gegenüber dem Auslande Voraussetzung für die Umgestaltung des Zollsystems. Kurz nach dem Weltkriege waren die beteiligten Vertragsstaaten des Neun-Mächte-Vertrages mit einer Umgestaltung des

[18]) M.-Li T. Takayanagi, a. a. O. S. 170.
[19]) M.-Li T. Takayanagi, a. a. O. S. 164.

chinesischen Zollsystems einverstanden. Auf der Zolltarifkonferenz in Peking wurde dann am 19. November 1925 Chinas Recht auf autonome Zölle anerkannt[20]).

Nach dem Abschluß neuer Handelsverträge mit fast allen führenden Staaten am 1. Februar 1929 wurde ein Zwischentarif geschaffen, der in sieben Stufen Zollsätze von 7½ bis 27½ % für die Einfuhr vorsah[21]), während die Zollsätze für die Ausfuhr bis zum 31. Mai 1931 noch 5 % geblieben sind[22]). Dieser neue Tarif sollte bis zum Inkrafttreten der Zolltarifautonomie gelten.

Der erste autonome Zolltarif Chinas wurde am 29. Dezember 1930 durch die Nationalregierung in Nanking veröffentlicht und ist am 1. Januar 1931 in Kraft getreten[23]). Er stellt einen Generaltarif dar, der allen Ländern gegenüber gilt. Die Zollsätze gelten jetzt ohne Rücksicht auf die Art der Verkehrsmittel und des Verkehrsweges[24]). Es handelt sich nun auch um ein Außenhandelszollsystem. Allerdings sind angesichts der Finanzlage Chinas einige Reste der alten Zollverfassung vorläufig erhalten geblieben.

Die Einfuhr der wichtigsten Lebensmittel, wie Reis, Getreide und Mehl, bleibt zollfrei. Notwendige industrielle Rohstoffe (z. B. Erze), Halb- und Fertigfabrikate (z. B. Bahnbaumaterial, Maschinen) werden nur mäßig mit 5—10 % belastet[25]).

Gewisse Luxuswaren dagegen, wie Spirituosen, Zigarren, Zigaretten und Wollwaren, erfahren eine sehr hohe Zollbelastung bis zu 50 %[26]). Die meisten Zölle sind Wertzölle, nur bei einem kleinen Teil handelt es sich um verfeinerte spezifische Zölle. Die Zölle werden jetzt auf Goldbasis errechnet.

Für die Ausfuhr sind 7½ % als Höchstsatz festgesetzt worden[27]). Die wichtigsten Produkte, wie Tee und Seidengewebe, bleiben zollfrei, während industrielle Rohstoffe, z. B. Rohbaumwolle, Wolle und Kamelhaar, auf deren Verwertung im Inland Wert gelegt wird, den höchsten Satz in der Ausfuhr erreichen.

Mit Rücksicht auf die schlechte Finanzlage des Landes bleiben der 5 %ige Ausfuhrzoll nebst dem 2½ %igen Zuschlag für die Ausfuhr chinesischer Waren von Vertragshafen nach Vertragshafen[28]), also im binnenländischen Verkehr, unter dem autonomen Zolltarif noch bestehen. „Coast due" und „transit due" sind dagegen aufgehoben.

[20]) Der neue Chinesische Zolltarif. S. 9.
[21]) Ebenda, S. 10.
[22]) Kuo-Wen-Dschau-Pao, Reichswochenbericht (chines.). Tientsin 1931. Bd. 8. H. 18. S. 48.
[23]) Der neue chinesische Zolltarif. S. 13.
[24]) Hang-Jün Kiang. Tschung Kuo Kwan Schui Sze Liu. (Materialsammlung über die chinesischen Zölle.) Schanghai 1931. S. 539.
[25]) Der neue chinesische Zolltarif. S. 14.
[26]) Ebenda.
[27]) Kuo-Wen-Dschau-Pao. 1931. Bd. 8. H. 18. S. 48.
[28]) Gung San Ban Juh Han. (Halbmonatliche Wirtschaftszeitschrift.) Schanghai 1931. Bd. 3. H. 12. S. 189.

b. Die sonstigen Zölle.

Hier kommen zunächst die von den „Native Customs" erhobenen Zölle in Betracht, die eine Ergänzung zu den Seezöllen bildeten. Auch sie werden von den auf dem Wasserwege beförderten Waren erhoben, und zwar ergänzend zu den Seezöllen von den Waren, die auf Fahrzeugen einheimischer Bauart, also auf Dschunken, befördert werden, mit Ausnahme der von Ausländern gecharterten Dschunken, die ja dem Seezoll unterliegen. Auch hier handelt es sich sowohl um Binnenhandelszölle wie Außenhandelszölle, da die Dschunken auch im Seeverkehr stehen. Der Zollsatz bei den „Native Customs" betrug 2½ % nach dem Wert[29]).

Ein besonderer Tarif bestand lediglich für den Dschunkenverkehr zwischen den Binnenplätzen der Provinz Kwangtung, der britischen Kolonie Hongkong und der portugiesischen Kolonie Macao, der hier nicht in Betracht kommt. Die „Native Customs" sind zugleich mit dem neuen Zolltarif aufgehoben worden.

Am schwersten belastet war aber der Landverkehr. Hier stand es im Belieben jedes kleinen Machthabers, willkürlich Zölle zu erheben. Alle diese Abgaben werden zusammengefaßt unter der Bezeichnung „Likin". Diese Binnenzölle führten dazu, daß von den Waren, die aus dem Innern des Landes zu den Häfen befördert wurden, durchschnittlich mit den Seezollabgaben zusammen etwa 27 % erhoben wurden[30]), wenn nicht die Ablösung durch den „transit due" im Falle der Ausfuhr nach dem Ausland eintrat. Die chinesischen Binnenzölle beschränkten nicht nur den Güterverkehr des Landes, sondern hemmten die chinesische Wirtschaft, sich von der Territorialwirtschaft zu einer großen Volkswirtschaft zu entwickeln. Auch der Likin wurde, ebenso wie die „Native Customs" und alle sonstigen Abgaben, mit Einführung des autonomen Zolltarifs deshalb mit dem 1. Januar 1931 aufgehoben[31]).

c. Die Auswirkungen des autonomen Tarifs.

Was die Auswirkungen der Neuregelung der Zölle für die Schiffahrt auf dem Jangtse angeht, so werden erst die zukünftigen Erfahrungen ein sicheres Urteil ermöglichen. Immerhin läßt sich auch heute schon unter gewissen Voraussetzungen die wahrscheinliche Entwicklung voraussehen.

Die jetzt vorgenommene Differenzierung zwischen Ausfuhr- und Einfuhrzöllen im eigentlichen Sinne und die schutzzöllnerische Gestaltung der Einfuhrzölle werden eine Beschränkung der hochbelasteten Einfuhr zur Folge haben. Dies gilt jedenfalls dann, wenn in den betreffenden Wirtschaftszweigen eine einheimische Industrie den Bedarf stärker zu decken in der Lage ist. Diese Möglichkeit darf man zunächst einmal voraussetzen. Ansätze zu einer Vermehrung

---

[29]) M.-Li, T. Takayanagi, a. a. O. S. 183.

[30]) Jing-Chu Ma, Tschung Kuo Kwan Schui Wun Tieh (Probleme der chinesischen Zölle) (chines.). Schanghai 1927. S. 8.

[31]) Kuo-Wen-Dschau-Pao, 1931. Bd. 8. H. 14. S. 28.

der nationalen Produktion sind heute schon festzustellen[32]). Die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse dürfte aber hiervon nur sehr wenig berührt werden. Am höchsten werden von den wichtigen Einfuhrgütern des Jangtse die Baumwollwaren und der Zucker belastet mit einem Zoll bis zu 25 bezw. 30 %, gegen 5 % früher[33]). Mit dem Baumwollzoll will man die wichtigste Industrie des Landes, die Baumwollindustrie, schützen, und mit dem Zuckerzoll hofft man ebenfalls die heimische Erzeugung, die am Ende des vorigen Jahrhunderts noch den eigenen Bedarf decken konnte und in der Mitte des vorigen Jahrhunderts einen der wichtigsten Ausfuhrartikel lieferte[34]), wieder zu heben. Hinsichtlich der Baumwolle und Baumwollwaren werden aber voraussichtlich die Transportaufgaben des Jangtse im wesentlichen die gleichen bleiben oder sich eher verstärken. Der Hauptsitz der Baumwollwarenindustrie ist Schanghai und dürfte es auch in Zukunft bleiben. Die Zufuhr des Rohstoffes aus dem Innern und die Verteilung des Fertigfabrikates bleiben also der Jangtseschiffahrt erhalten. Standortänderungen könnten allerdings auch eine Aenderung der Transportaufgaben zur Folge haben. Im Ergebnis liegt die Frage beim Zucker ähnlich. Die Haupterzeugungsgebiete sind die Provinzen Szetschwan, Kwangtung und Fukien. Hier würde eine starke Zunahme der Erzeugung in Szetschwan zur Folge haben, daß der Transport des eingeführten Zuckers von der Mündung bis zu dem Oberlauf in Fortfall käme, da das Gebiet des oberen Jangtse sich selbst versorgen kann. Unter Umständen kann sogar ein neuer, talwärtiger Transport in Betracht kommen.

Bei anderen wichtigen Haupteinfuhrartikeln Chinas, die zugleich zu den wichtigsten Transportgütern des Jangtse gehören, ist zwar eine Zollerhöhung eingetreten, aber doch nicht von einem solchen Ausmaße, daß man nach Lage der Dinge einen nennenswerten Rückgang ihrer Transportbedeutung befürchten muß. Der Binnenzoll ist unter Berücksichtigung des Fortfalls des transit due nicht erhöht. Die Zölle auf Tabak, Metalle und Mineralien sind um 2½ bis 5 % vom Wert erhöht[35]), gleichfalls unter Berücksichtigung des Fortfalls des 2½%igen transit due. Lediglich die Petroleumeinfuhr ist mit einem Plus von 10 % vom Wert neu belastet[36]). Hierfür dürften fiskalische Gesichtspunkte maßgebend gewesen sein, ohne daß man die Einfuhr drosseln will oder auch nur kann.

Von größter Bedeutung ist aber die Aufhebung des Likin, also der Binnenzölle. Man darf annehmen, daß die Befreiung des Warenverkehrs auf dem Landwege von den sich bei längeren Strecken summierenden Belastungen günstig für die Jangtseschiffahrt auswirken wird. Nachdem der Warenverkehr im Binnenlande von diesen Fesseln befreit ist, ist er in der Lage, größere Mengen als bisher an

[32]) Reichsausgabe der Frankfurter Zeitung. 9. September 1931.
[33]) Der neue chinesische Zolltarif. S. 27/43 und 87/88.
[34]) Ju-Kan Wu, Tschung Kuo Tsie Mau Jih Züh Lun. (Außenhandel Chinas.) Schanghai 1930. S. 74.
[35]) Der neue chinesische Zolltarif. S. 93 und 57/65.
[36]) Ebenda, S. 101.

den Wasserverkehr heranzubringen. Zwar bestand schon bisher die Möglichkeit der Befreiung von dem Likin durch Zahlung des 2½%igen transit due, wenn es sich um die Ausfuhr nach dem Auslande handelt. Abgesehen von der Beschränkung auf die Ausfuhr ins Ausland, war diese Möglichkeit doch verhältnismäßig selten, da meist von den versandten Waren nicht von vornherein feststand, daß sie ins Ausland gehen sollten. Durch den Fortfall des Likin ist der Handel jetzt in der Lage, freier disponieren zu können.

Es ist zu hoffen, daß auch gelegentlich die bei der Ausfuhr ins Ausland erhobenen Zölle als letzter Rest des überlieferten, mit volkswirtschaftlichen Grundsätzen nicht im Einklang stehenden Zollsystems in Fortfall kommen. Die Binnenschiffahrt hat hiervon nur Vorteile zu erwarten. Ebenso wie hier für die vorläufige Beibehaltung fiskalische Gesichtspunkte maßgebend waren, gilt das für ein Ueberbleibsel der Binnenzölle, den Zoll von der Ausfuhr chinesischer Waren aus einem Vertragshafen in einen anderen Vertragshafen.

Fiskalisch betrachtet — das darf hier gestreift werden —, hat die Aenderung des Zollsystems zur Folge, daß für die chinesische Zentralverwaltung erhöhte Einnahmen zur Verfügung stehen. In dem ersten autonomen Jahre 1931 haben die Einnahmen der chinesischen Seezölle schon eine Zunahme um 68 000 000 Hkw. Taels gegenüber dem Vorjahre erfahren. Die Seezolleinnahmen sind von 180 000 000 Hkw. Taels (etwa 16 415 455 £) im Jahre 1930 gestiegen auf 248 314 000 Hkw. Taels (etwa 22 369 455 £). Diese nicht unbeträchtliche Zunahme ist lediglich auf die Erhöhung der Zölle zurückzuführen[37]). Eine nennenswerte Erhöhung des Wertes des Gesamthandels hat nicht stattgefunden. Der Fortfall des Likin geht zu Lasten der lokalen Machthaber.

d. Die Schiffahrtsabgaben.

In den Zusammenhang der Zollfragen gehören auch trotz des verschiedenen Charakters die Schiffahrtsabgaben. Während Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen Deutschlands nur für die Benutzung besonderer Einrichtungen erhoben werden dürfen, existieren sie heute noch auf den Hauptströmen Chinas, auf dem Jangtse und dem Sikiang, ohne daß eine ähnliche Voraussetzung gegeben sein muß. Sie werden nach der Ladefähigkeit der Schiffe als Tonnageabgaben (tonnage dues) erhoben und wurden zuerst durch den Zusatzvertrag von Humoonchai 1843 auf 5 Mace (½ Hkw. Tael) je Tonne für Schiffe über 150 RT. und auf 1 Mace (1/10 Hkw. Tael) je Tonne bis 150 RT., dann durch den Vertrag zu Tientsin 1858 auf 4 Mace je Tonne für Schiffe über 150 RT. und auf 1 Mace je Tonne für Schiffe bis 150 RT. jeweils für einen Zeitraum von vier Monaten festgesetzt[38]). Diese Belastungen sind bis jetzt aufrecht erhalten geblieben und gelten für Handelsschiffe aller Art, chinesische und

[37]) Ostasiatische Rundschau. 1932. Nr. 3. S. 49.
[38]) M.-Li T. Takayanagi, a. a. O. S. 244.

europäische, die von und nach Vertragshäfen laufen[39]). Ein Vergleich zwischen den Tonnageabgabeneinnahmen und dem Wert des Gesamthandels aller Jangtsehäfen vermag ein Bild der Belastung des Handels durch die Schiffahrtsabgaben zu gewähren. Der Gesamthandel aller Jangtsehäfen betrug im Jahre 1921 1 413 479 332 Hkw. Taels und im Jahre 1929 2 190 595 993 Hkw. Taels, während die Tonnageabgaben in den Jangtsehäfen 1921 1 362 000 Hkw. Taels und 1929 2 351 000 Hkw. Taels betrugen[40]). Wie diese Zahlen zeigen, entfällt also auf jedes tausend Hkw. Taels Warenwert eine Schiffahrtsabgabe von 1 Hkw. Tael. Man wird diese Abgaben als hoch bezeichnen müssen. Sie tragen zugleich zu der Verteuerung der Frachten bei. Eine Sonderbelastung der Schiffahrt bilden sie insofern, als sie nur zu $^{7}/_{10}$ zur Erleichterung der Schiffahrt Verwendung finden müssen[41]). Dagegen werden allerdings keine Hafengebühren in den Jangtsehäfen erhoben, da moderne Lade- und Löscheinrichtungen, wie Kräne, Silos und Elevatoren in den Jangtsehäfen fehlen[42]). Die Lagerhausanlagen wiederum gehören den Dampfergesellschaften selbst. Die von und nach Schanghai laufenden Schiffe werden außerdem mit einem Zuschlag für die Erhaltungs- und Regulierungskosten des Wangpu-Kiang belastet. Infolge des lebhaften Verkehrs Schanghais ist dieser Zuschlag nicht hoch. Er beträgt 3 % des alten Seezollsatzes für zollpflichtige Güter und 0,15 % des Güterwertes für zollfreie Güter[43]).

C. Die Handels- und Schiffahrtsstatistiken.

Bis 1929 bilden die Statistiken der Seezollverwaltung die einzigen statistischen Veröffentlichungen Chinas. Seit 1929 werden Handelsstatistiken, Schiffahrtsstatistiken und andere von der statistischen Abteilung des gesetzgebenden Hofes der chinesischen Nationalregierung in Nanking veröffentlicht. Für die Handelsstatistik und Schiffahrtsstatistik liefert aber die Seezollstatistik das Material, so daß für diese Arbeit doch nur die Seezollstatistik als eigentliche Quelle in Betracht kommt. Die Publikation der Erhebungen des Seezolls beginnt mit dem Jahre 1859. Da demnach die chinesische Handelsstatistik auf der Grundlage der Aufzeichnungen der Seezollverwaltung fußt, bedingt die Eigenart des bisherigen Zollsystems den Aufbau der chinesischen Handelsstatistik.

Die verschiedenen Seezollverwaltungen überwachen jeweils die Ein- und Ausfuhr des einzelnen Platzes bezw. Hafens innerhalb ihrer Kompetenzen. Der übrige Waren- und Schiffahrtsverkehr auf dem Jangtse wird nur insofern von der Seezollverwaltung erfaßt, als er seinerseits unter der Kontrolle der Seezollverwaltung steht, nämlich

---

[39]) Otte, Die geschichtlichen Grundlagen des chinesischen Schiffsverkehrs seit 1842, in Zeitschrift: Hansa. Hamburg 1930. Nr. 10. S. 421.

[40]) Annual Trade Reports and Returns.

[41]) M.-Li T. Takayaagi, a. a. O. S. 246.

[42]) M. Th. Strewe, Das Verkehrswesen in China in: China. Herausgegeben von J. Hellauer, Berlin 1921. S. 108.

[43]) The China Year Book 1931. S. 88.

wie die „Native Customs" innerhalb von 50 Li (etwa 29 km) im Bereiche des Bezirkes eines Seezollamts[44]). Die Seezollverwaltung ist bei der Erhebung ihrer Statistik ganz und gar auf sich selbst angewiesen. Das Bild des Handelsverkehrs eines Hafens, wie es die Zollstatistik gibt, ist also unvollständig und bezieht sich nur auf den Handelsverkehr mit dem Auslande und zwischen den Vertragshäfen, soweit er sich in Schiffen europäischer Bauart vollzieht. Wenn die Kontrolle der „Native Customs" nicht an den Seezoll übertragen worden ist, fehlen jegliche Angaben über den Handel in Dschunken und über den Handel zwischen den Nicht-Vertragshäfen[45]). Unerfaßt bleibt der Landverkehr. Darin liegt aber für diese Darstellung, die sich nur auf die Schiffahrt bezieht, kein Nachteil. Der vom Seezoll erfaßte Handel hat sich eben ausschließlich auf dem Schiffahrtswege abgewickelt.

Da der Handelsverkehr auf dem Jangtse in den Vertragshäfen konzentriert ist und der Dschunkenverkehr nur einen geringen Teil der Jangtseschiffahrt ausmacht, dieser aber wiederum zum Teil von den in dem Bereich der Seezollverwaltung stehenden „Native Customs" erfaßt ist, kommt der weitaus überwiegende Teil des Handels- und Schiffahrtsverkehrs des Jangtse unter die statistische Kontrolle der Seezollverwaltung. Erfaßt wird jeweils die Ein- und Ausfuhr in bezw. aus einem Vertragshafen. Beide Zahlen zusammen geben den Gesamthandel eines Hafens an. Dazu wird gesondert die Wiederausfuhr (Re-export = Rückexport) ausgewiesen, durch deren Absetzung von der Einfuhr sich die Nettoeinfuhr ergibt. Im übrigen wird unterschieden zwischen einheimischen und fremden Waren, auch die direkte Herkunft oder direkte Bestimmung nach dem Ausland wird kenntlich gemacht, so daß der eigentliche Außenhandel jedes Hafens zu ermitteln ist, und die Seezollstatistik zugleich die Grundlage für die chinesische Außenhandelsstatistik abgibt. Allerdings besteht hier eine gewisse Fehlerquelle, da Hongkong als Ausland gilt, wodurch sich statistisch einheimische Waren in ausländische Waren verwandeln[46]). Auf die auf den einzelnen Hafen abgestellten Ziffern gehen alle übrigen Angaben zurück. Der in dieser Arbeit verwendete Begriff des Gesamthandels auf dem Jangtse stellt deshalb nichts anderes dar, als die Summe des Handels aller von der Seezollstatistik erfaßten Jangtsehäfen. Die Anschreibungen weisen im einzelnen gewisse Mängel auf. Da China das metrische System zwar offiziell eingeführt hat, in der Praxis aber jedoch bisher keinen Gebrauch davon gemacht wird, fehlt es vor allem bei den Mengenangaben der Handelsstatistik an Einheitlichkeit. Die Angaben werden nach den verschiedensten Maßen und Gewichten gemacht. Gewichtsangaben, bald in Pikuls, bald in englischen Pfunden, wechseln mit Längen- und Flächenmaßen, dann wieder mit der Stückangabe ab. Häufig gibt es überhaupt keine Mengenangaben, sondern nur solche über den Wert. Flüssigkeiten werden teils nach Gallonen, teils nach

[44]) M.-Li T. Takayanagi, a. a. O. S. 69.
[45]) W. Kries, a. a. O. S. 24.
[46]) Ebenda.

Quarts, und dann wieder nach Gewicht angeschrieben[47]), so daß der gesamte Handelsverkehr auf dem Jangtse nach den Mengen unmöglich festgestellt werden kann. Bei Zusammenfassungen muß man sich daher damit begnügen, nur die Wertangaben festzustellen. Die Wertangaben werden in Haikwan-Taels gemacht. Ein Haikwan-Tael ist eine Gewichtseinheit Silber mit einem bestimmten Feingehalt (37,79937 g)[48]).

Die Schiffahrtsstatistik ist auf denselben Grundlagen aufgebaut wie die Handelsstatistik. Anzahl und Tonnage der ein- und ausgehenden Schiffe werden erfaßt. Dabei wird unterschieden zwischen dem Schiffahrtsverkehr, der nur Vertragshäfen und von China selbst geöffnete Häfen berührt (Under General Regulations), und dem, der sonstige Inlandsplätze an Inlandkanälen, Flüssen und Inlandseen anläuft (Under Inland Waters Steam Navigation Rules). Auch die Zahl der beförderten Personen wird erfaßt.

Leider hat auch in dem hier betrachteten Zeitraum die Anordnung der Zahlen in den Veröffentlichungen eine Aenderung erfahren, so daß sich nicht immer die Entwicklung der gesamten Periode mangels vergleichbarer Angaben verfolgen läßt. Besonders bedauerlich ist, daß die früheren (bis ins zweite Jahrzehnt dieses Jahrhunderts) durchgeführten Zusammenstellungen über die Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Güter in einem Hafen in Fortfall gekommen sind.

Mit Hilfe der vorliegenden Zahlen läßt sich jedenfalls über die Entwicklung jedes einzelnen Hafens ein Bild gewinnen. Ihrer Entstehung und ihrem Zweck entsprechend sind aber die Seezollstatistiken nicht auf die Beleuchtung von Verkehrsfragen abgestellt, für die einheitliche Mengenangaben zweifellos nötig wären. Erst recht fehlen tonnenkilometrische Berechnungen, die geeignet wären, die Verkehrsleistungen zu bewerten. Die Entwicklung der Binnenschiffahrt auf dem Jangtse kann deshalb eigentlich nur mittelbar auf Grund der wertmäßigen Angaben über den Handel der einzelnen Häfen untersucht werden. Da jedoch die Handelswertzahlen nach ihrer Herkunft sich nur auf den durch die Schiffahrt vermittelten Handel beziehen, die Verknüpfung von Handel und Schiffahrtsverkehr in diesem Falle also eine besonders enge ist, kann die Handelsstatistik als Ersatz einer Verkehrsstatistik für die entsprechende Binnenschiffahrt dienen. Insofern erfolgt in dieser Arbeit eine Gleichsetzung der Handelszahlen mit Verkehrszahlen. Es darf aber genügen, wenn dieser methodische Mangel im Auge behalten wird. Eigentliche Verkehrszahlen stellen nur die Angaben über die Tonnage der ein- und ausfahrenden Schiffe dar.

---

[47]) W. Kries, a. a. O. S. 82.

[48]) Der Wert des Haikwan Tael in USA.-Dollar ausgedrückt, entwickelte sich von 1900—1930 wie folgt: 1902: 1 Haikwan Tael = —,63 $; 1912: 1 Haikwan Tael = —,74 $; 1921: 1 Haikwan Tael = —,76 $; 1929: 1 Haikwan Tael = —,64 $.

Kapitel IV.

Die Häfen am Jangtse.

A. Die wirtschaftlichen Grundlagen für den Verkehr im Jangtse-Gebiet.

China ist nach wie vor durchaus Agrarland, da 80 % der Bevölkerung heute noch in der Landwirtschaft beschäftigt sind. Der chinesische Landwirtschaftsbetrieb ist überwiegend auf der Produktion pflanzlicher Rohstoffe aufgebaut. Als Hauptprodukte des Landes gelten Reis, dessen größtes Produktionsland China ist, Sojabohnen[1]), Seide, die mit Rücksicht auf ihre pflanzliche Grundlage zu der pflanzlichen Erzeugung gerechnet werden kann, Tee, Baumwolle, Weizen, Kaoliang[2]), China-Gras[3]), Tabak, Sesam, Holzöl, Erdnüsse, Hanf, Flachs und Nessel. Abgesehen von dem Sojabohnenbau, der in der Mandschurei seinen Sitz hat, und dem vorwiegenden Anbau von Weizen, Kaoliang, Erdnüssen, Hanf, Flachs und Nessel in Nordchina, spielt das Jangtsegebiet für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse eine hervorragende Rolle.

Leider fehlt es in China an einer eigentlichen Statistik der landwirtschaftlichen Produktion. Die folgenden Angaben, soweit sie das Jahr der letzten großen Zusammenstellung (1918) betreffen, sind unvollständig, weil nicht alle, insbesondere lediglich die Hälfte der Jangtseprovinzen erfaßt werden[4]). Die Zahlen sind deshalb für einen Vergleich der Jangtseproduktion mit der chinesischen Gesamtpro-

[1]) Die Sojabohne ist eine eiweiß- und fettreiche Hülsenfrucht. In China und Japan dient sie hauptsächlich unmittelbar als Volksnahrungsmittel, während sie in Eurpoa und Amerika zur Herstellung von Margarine und Seife benutzt wird. Die Rückstände der industriellen Verwendung, die Sojabohnenkuchen, sind in China als vorzügliches Düngemittel bekannt und werden im Ausland als Futtermittel verwandt.

[2]) Kaoliang ist eine der Hirse ähnliche Pflanze. Sie wird in Nordchina zur Herstellung von Brot und Schnaps gebraucht.

[3]) China-Gras oder Ramie ist eine Faserpflanze, ähnlich der Jute. Sie dient den Chinesen zur Herstellung ihrer Sommerstoffe.

[4]) Die Ziffern über die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, abgesehen von der über die Holzölgewinnung, stammen aus dem China Jahrbuch (chines.) 1928. S. 1110/1185. Zitiert nach der Veröffentlichung des Ministeriums für Landwirtschaft und Handel zu Peking im Jahre 1922. Zu bemerken ist aber, daß 1918 sechs Provinzen, Hunan, Szetschwan, Jünnan, Kweitschow, Kwangtung und Kwangsi, von denen vier im Jangtsegebiet liegen, nicht erfaßt

duktion nur von problematischem Wert. Immerhin mögen sie als Anhaltspunkte dienen.

Die Reisproduktion in ganz China betrug im Jahre 1923 300 000 000 Pikul, davon entfielen allein 206 567 569 Pikul auf das Jangtsegebiet[5]). Die Reisproduktion im Jangtsegebiet machte also fast 70 % der chinesischen Reisproduktion aus. Er wird im Jangtsegebiet insbesondere in Hunan, Kiangsi, Anghwei, Szetschwan und Hupeh angebaut. Baumwollbau wird hauptsächlich in Kiangsu und Hupeh betrieben. 1918 machte die Baumwollernte im Jangtsegebiet mit 1 279 186 170 Catty etwa 55 % der chinesischen Baumwollproduktion aus[6]). Diese Zahl ist aber zu klein, da Hupeh nur teilweise erfaßt ist. Die chinesische Baumwollproduktion betrug in demselben Jahre 2 372 042 112 Catty. Kiangsu, Szetschwan, Anghwei und Hupeh sind Zentren der Seidenzucht im Jangtsegebiet. 1918 wurde der weiße und gelbe Rohseidenertrag Chinas auf 27 244 410 Catty angegeben. Mit 11 292 942 Catty lieferte das Jangtsegebiet 40 % des Rohseidenertrags (weiß und gelb), wobei allerdings einerseits Szetschwan im Ober-Jangtse und Kwangtung im Sikianggebiet, beides wichtige Seidengebiete, fehlen, und andererseits die beiden nicht unbedeutenden Gebiete Hupeh im Jangtsegebiet und Schensi im Hwanghogebiet nur teilweise erfaßt sind. Anghwei, Kiangsi, Hunan und Szetschwan bilden den Mittelpunkt der Teeproduktion. Mit 74 576 363 Catty = 55 % von 132 861 434 Catty der gesamten Teeproduktion steht das Jangtsegebiet voran, wobei jedoch wiederum Hunan und Szetschwan nicht berücksichtigt sind. Das China-Gras, dessen Gesamtproduktion im Jahre 1918 72 288 840 Catty, und dessen Produktion im Jangtsegebiet 33 694 987 Catty (40 % der gesamten chinesischen Produktion) betrug, hat seinen Standort in Hupeh, Hunan, Kiangsi, Szetschwan und Anghwei. Diese Zahl ist aber zweifellos zu klein, da die Hälfte der Hauptproduktionsgebiete Hunan und Szetschwan gar nicht und Hupeh nur teilweise erfaßt wird. Die Standorte des Tabakbaues sind Szetschwan, Kiangsi, Hupeh und Kiangsu. Der Anteil der Jangtseprovinzen an der chinesischen Tabakproduktion betrug 1918 nach den vorliegenden Zahlen mit 114 265 237 Catty nur etwa 10 % der gesamten chinesischen Tabakproduktion (1 304 377 187 Catty). In diesen Ziffern ist aber gerade die Haupttabakprovinz Szetschwan nicht enthalten. Während die Gewinnung von Holzöl in Szetschwan, Kweitschow, Hunan und Hupeh auf den Oberlauf und Mittellauf des Jangtse beschränkt ist, gedeiht der Sesam am besten in Hupeh, Hunan, Kiangsu sowie in Kiangsi und Szetschwan. Die Holzölproduktion in ganz China dürfte

---

wurden. Nur teilweise erfaßt sind Hupeh und Schensi. Der Anteil des Jangtsegebiets an den gesamten chinesischen landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist deshalb im allgemeinen bedeutend größer als oben angegeben, weil die fehlenden Jangtseprovinzen bisweilen gerade die wichtigsten oder jedenfalls auch wichtige Standorte darstellen. Andererseits sind auch die Angaben für das übrige China unvollständig, da Kwangtung und Kwangsi fehlen. Andere Zahlen waren aber nicht zu erhalten.

[5]) 1 Pikul = 60,453 kg.

[6]) 1 Catty = 605 g.

1930 etwa10 Mill. Pikul erreicht haben, wovon 90 % auf das Jangtsegebiet entfallen[7]). Die gesamte chinesische Sesamproduktion betrug 1918 4 562 507 Pikul, von der das Jangtsegebiet mit 1 562 130 Pikul etwa 35 % lieferte. Hier dürfte die Zahl noch größer gewesen sein, da die wichtigen Gebiete Hunan und Szetschwan vollkommen und Hupeh nur teilweise erfaßt sind. Alle Angaben, mit denen versucht worden ist, die lückenhaften Unterlagen nach Möglichkeit auszuwerten, weisen darauf hin, daß das Jangtsegebiet innerhalb der landwirtschaftlichen Produktion Chinas einen besonders hervorragenden Platz einnimmt.

Trotz der hochentwickelten Landwirtschaft in China ist die Forstwirtschaft dort arg vernachlässigt worden. Heute gibt es in China nur drei Waldgebiete. Abgesehen von dem einen in der Mandschurei und dem anderen in dem Minkianggebiet der Provinz Fukien, liegt ein Waldgebiet in dem Jünflußgebiet im Westen der Provinz Hunan und im Osten der Provinz Kweitschow, das das ganze Jangtsetal mit Holz versorgt.

Neben dem Pflanzenbau wird auch Viehzucht und Fischerei im Jangtsegebiet wie in ganz China betrieben. Infolge des Mangels an Weide ist aber die Großviehzucht im Jangtsegebiet ebensowenig wie in Südchina entwickelt. Obwohl viele Büffel und Rinder in diesem Gebiet vorhanden sind, kann man doch nicht von einer wirklichen Großviehzucht sprechen, da die Tiere ausschließlich als Zugtiere für die Landwirtschaft gezüchtet werden. In Szetschwan muß das Rind recht zahlreich neben dem Büffel gehalten werden und besitzt dort eine größere wirtschaftliche Bedeutung, vor allem in den gebirgigen Landesteilen[8]). Im Handel erscheinen lediglich die Häute des Großviehs. Ziegen sind im Jangtsegebiet wie in allen Teilen des Reiches vorhanden. Sehr verbreitet ist das Schaf in Jünnan, Kweitschow und Szetschwan. Eine ungleich erheblichere Rolle spielt das Schwein in China, welches im ganzen Jangtsegebiet, wie in allen Teilen des Landes, in großen Mengen vorhanden ist. Das Hausschwein, mit Bohnen und Küchenabfällen gefüttert, liefert die hauptsächlichste Fleischnahrung der Chinesen. Die Schweineborsten liefern einen wichtigen Handelsartikel. Hühner und Enten sind in ganz China verbreitet. In den Handel gelangen die Eier und Eiprodukte. Die Gewässer im Jangtsegebiet wie in China überhaupt sind fischreich. Die Fischzucht wird im Jangtsegebiet ähnlich wie in Südchina besonders eifrig betrieben. Fische bilden mit dem Geflügel zusammen eine Ergänzung der Fleischnahrung.

Auch die bergbaulichen Urprodukte fehlen in dem Jangtsegebiet nicht. Kohlenvorkommen sind reichlich in dem Jangtsegebiet, insbesondere in Hunan vorhanden. Kohlengruben existieren in allen Jangtseprovinzen, vor allem in Pinghsiang, im Westen der Provinz Kiangsi, an der Zweigbahn der Hankow-Kanton-Bahn. Die hauptsächlichsten Gruben Chinas liegen allerdings in Nordchina und in

[7]) Ostasiatische Rundschau. 1930. Nr. 17. S. 549.
[8]) W. Wagner, Die chinesische Landwirtschaft. Berlin 1926. S. 532.

der Mandschurei. Mit 3 465 000 Tonnen lieferte das Jangtsegebiet im Jahre 1916 ein Viertel der gesamten chinesischen Kohlenproduktion (15 584 000 Tonnen)[9]). Das Jangtsetal ist ebenfalls reich an Eisenerz, insbesondere die beiden Provinzen Hupeh und Anghwei. Eisenerzbergwerke existieren in den beiden genannten Provinzen, vor allen Dingen in Tayeh, südöstlich von Hankow, in Hupeh und in Fantschang, rechts des Jangtse, oberhalb Wuhu in Anghwei. Die Eisenerzproduktion im Jangtsegebiet betrug im Jahre 1920 976 357 Tonnen[10]), die die Hälfte der gesamten chinesischen Produktion (1 865 985 Tonnen) ausmachten. Kupfer ist angeblich reichlich im Jangtsegebiet, insbesondere in den beiden Provinzen Jünnan und Szetschwan, vorhanden. Allerdings ist der Abbau gering. Jünnan mit 959 Tonnen und Szetschwan mit 314 Tonnen lieferten 1916 95 % der chinesischen Kupferproduktion[11]). Hunan, Kweitschow, Szetschwan und Jünnan kontrollieren den Weltbedarf an Antimon. Wolfram kommt hauptsächlich in den Provinzen Kiangsi und Hunan vor, welche mit Kwangtung in Südchina fast 70 % des Wolframbedarfs der Erde liefern[12]). Salz findet man besonders in Szetschwan und Jünnan, die zusammen einen Jahresertrag von etwa 7,5 Mill. Pikul = 15 % der gesamten chinesischen Salzgewinnung (50 Mill. Pikul) haben, wovon 6—7 Mill. Pikul allein auf Szetschwan entfallen[13]). Innerhalb Szetschwans wiederum werden 4,5—5 Mill. Pikul allein im Tzeliutsingbezirk, im Unterlauf des To-Kiang, am linken Ufer des Jangtse, gewonnen[14]).

In der gewerblichen Produktion ist die alte chinesische Manufaktur im Jangtsegebiet besonders verbreitet. Hier kommt in Betracht die Porzellanherstellung in Kin-te-tschen (Kiangsi), die Steinguterzeugung in Ihsing (Kiangsu), die an einer Reihe von Plätzen, wie Nanking, Sutschow (Kiangsu), Kiangling (Hupeh), Tschöngtu und Kiating (Szetschwan) ausgebildete Seidenweberei, ferner die Stikkerei in Sutschow und Tschanzscha, die einheimische, überlieferte Baumwollweberei in Nantung und Sungkiang (Kiangsu) und die China-Gras-Weberei in Wantsai (Kiangsi) und Liujang (Hunan). Dazu kommt noch die historische Papiergewinnung in Hokow (Kiangsi) und Suntschung (Anghwei), wie die Tuscheerzeugung in Hweitschow (Anghwei). Von der gesamten historischen Papiergewinnung des Landes entfällt etwa ⅓ allein auf die Provinz Kiangsi[15]). Auch der Kaoliangbranntwein, der an und für sich überall in Nordchina hergestellt wird, erfreut sich eines besonderen Rufes, wenn er aus Jangho (Kiangsu) stammt.

---

[9]) China Jahrbuch (chines.). 1928. S. 1353/1354.
[10]) The China Year Book. 1928. S. 82.
[11]) China Jahrbuch (chines.). 1928. S. 1351/1352.
[12]) Bericht der China-Studienkommission des Reichsverbandes der deutschen Industrie. Berlin 1930. S. 185.
[13]) Chieh-Zin So, San Jat Di Li. (Handelsgeographie.) Schanghai 1924. Vol. I. S. 97.
[14]) The China Year Book. 1928. S. 99.
[15]) Chen-Lo Wu, Tschung Kuo Sie Jat Tung Tsie. (Industrie Chinas.) Schanghai 1929. S. 194.

Seit dem Weltkriege ist in verstärktem Maße eine moderne Industrie in China entstanden, insbesondere hat sich die Baumwollindustrie, Seidenindustrie, Getreidemüllerei (Weizen), Zigarettenindustrie und Papierindustrie entwickelt. Das Zentrum der Baumwollindustrie bilden Schanghai und Hankow, während die übrigen Industriezweige, abgesehen von der Seidenindustrie in dem Sikiangdelta und der Getreidemüllerei in der Mandschurei, hauptsächlich in Schanghai konzentriert sind. Die großen Hafenstädte des Jangtse sind demnach zugleich die hauptsächlichsten Sitze der verarbeitenden Industrie. Die Darstellung der industriellen Bedeutung des Jangtsegebietes erfolgt deshalb bei der Behandlung der großen Häfen.

B. Die Häfen.

a. Die Jangtse-Häfen im allgemeinen.

Die Schiffahrtsstraße des Jangtse zerfällt, wie oben gezeigt, in vier verschiedene Abschnitte. „Da ein jeder von ihnen", wie Schumacher[16]) ausführt, „andere Bedingungen der Schiffbarkeit besitzt oder wenigstens bisher aufweist, so müßten sich notwendig an den Uebergängen dieser vier Abschnitte große Umschlagplätze entwikkeln. An der Grenze des ersten und zweiten Abschnittes, am Ende der Großschiffahrt, liegt Hankow. Eine nicht so scharfe Scheidelinie trennt den zweiten und dritten Abschnitt; zwei rivalisierende Umschlagplätze haben sich deshalb hier gebildet: Schasi und Itschang. An der Grenze des dritten und vierten Abschnittes endlich, wo der Jangtse beim Austritt aus der fruchtbaren Hochebene Szetschwans sich anschickt zum wilden Lauf durch meist unwirtliches Gebirgsland, liegt Tschungking."

Ebenso notwendig müßten sich auch an den Mündungen der beiden großen Seen, Tungting und Poyan, der wichtigen Nebenflüsse und des Kaiserkanals Umschlagplätze entwickeln, da die Schiffahrtsstraßen des Hauptstromes andere Bedingungen der Schiffbarkeit besitzen als die der Seen und der Nebenflüsse. Zwischen Schasi und Hankow liegt Jotschow an der Mündung des Tungtingsees und an der Mündung des Poyansees Kiaukiang. Andere Plätze liegen wieder an den Mündungen wichtiger Nebenflüsse. Wo der Hsiang in den Tungtingsee fließt, liegt Tschangscha, an der Mündung der Flüsse Zieyih-Kiang und Schuiyang-Kiang liegt Wuhu. Bei Wannshien, zwischen Tschungking und Itschang, und Nanking, zwischen Tschingkiang und Wuhu, sind dagegen andere Bedingungen für ihre Entwicklung maßgebend gewesen. Wanshien ist der Ausfuhrplatz für die Holzölproduktion seines fruchtbaren Hinterlandes, und Nankings Stellung gründet sich auf die Tradition als alte Reichshauptstadt, welche durch ihre militärische und strategische Vorzugslage am Jangtse bestimmt ist. Erst recht gelten besondere Bedingungen für Schanghai. Jeder von den 12 Jangtsehäfen, den wichtigsten Handels-

[16]) Die Vertragshäfen. S. 64/65.

plätzen im Jangtsegebiet überhaupt, die alle auch für den Fremdhandel geöffnet sind und mit Ausnahme des freiwillig geöffneten Jotschow zugleich Vertragshäfen sind, besitzt aber gewisse Eigenarten, die ihn von den anderen Plätzen unterscheiden.

Außer diesen zwölf Plätzen gibt es noch eine Anzahl von Häfen, welche entweder am Jangtse oder an dessen Nebenflüssen liegen. Unter ihnen sind folgende vier noch von einiger Wichtigkeit: Sutschou, ein Vertragshafen am Kreuzungspunkt zwischen Kaiserkanal und Wusung-Kiang, einem Nebenfluß des Wangpukiang, am rechten Ufer des Jangtse in der Provinz Kiangsu, sowie Hsiangtan, oberhalb von Tschangscha im Unterlauf des Hsiang-Kiang. Sutschou und Hsiangtang waren im historischen China der geschlossenen Grenzen von außerordentlicher Bedeutung für den Binnenhandel. Die durch die Erschließung Chinas herbeigeführte Verlagerung des Handels hat diese Plätze aber ihrer Vorrangstellung beraubt. Der Handel Sutschous, des früheren Paris des fernen Ostens, ist ein lokal eng begrenzter, der sich auf einen Abschnitt des Kaiserkanals, den Wusung-Kiang und andere kleinere Flüsse beschränkt. Ferner kommen in Betracht Tschingtä am Unterlauf des Jünflusses in der Provinz Hunan und Suitschow oberhalb von Tschungking am Jangtse in der Provinz Szetschwan. Hsiangtang, Tschingtä und Suitschow werden übrigens vom Seezoll wegen ihrer geringen Bedeutung nicht erfaßt.

Da Schanghai und Hankow eine besonders hervorragende Stellung einnehmen, sollen sie zunächst im folgenden behandelt werden.

Aus der Entwicklung der Häfen läßt sich mittelbar die Entwicklung der Jangtseschiffahrt erkennen. Mangels ausreichender selbständiger Verkehrszahlen läßt sich ein unmittelbarer Weg zur Darstellung nicht wählen. Soweit eigentliche Verkehrszahlen vorliegen, erfolgt ihre Analyse im nächsten Kapitel. Der Handel der Häfen ist der Ausdruck für das Leben auf dem Strom, da der Verkehr das dienende Glied des Handels ist.

b. Die einzelnen Häfen.

I. Schanghai.

1. Die wirtschaftliche Bedeutung.

Schanghai, der einzige brauchbare Hafen in der Nähe der Mündung des Jangtse, gelegen in einer reich bewässerten, fruchtbaren Ebene an dem für Seeschiffe das ganze Jahr hindurch schiffbaren Wangpukiang, einem Nebenflusse des Jangtse, ist nicht nur der größte Seehafen am Jangtse, sondern der größte Seehafen Chinas überhaupt und einer der größten Seehäfen der Welt. Unmittelbar am Jangtse liegt Wusung als Vorhafen Schanghais. Aus der ungewöhnlich günstigen geographischen Lage an der Stelle, wo sich der Seeverkehr des schon längst nicht mehr „Stillen“ Ozeans mit dem Binnenverkehr an der Mündung des Jangtse trifft, wächst die weltwirtschaftliche Bedeutung Schanghais hervor. Schanghai bildet den Ein-

und Ausgang eines durch den Strom erschlossenen Gebietes von 1 959 260 qkm mit einer Einwohnerzahl von 200 Millionen Menschen. Darin unterscheidet es sich auch als Seehafen von allen übrigen chinesischen Seehäfen außer Kanton, das an der Mündung des allerdings weit weniger bedeutenden Sikiangs liegt. Mit Rücksicht auf das ungeheure Stromgebiet kann die Lage Schanghais geradezu als einzigartig bezeichnet werden. Schanghais Entwicklung fällt außerdem zusammen mit der ständig zunehmenden Einbeziehung des pazifischen Ozeans in den Weltverkehr durch die inzwischen vollendete wirtschaftliche Erschließung der Westküste Amerikas und des japanischen Inselreiches, der Kolonisation Australiens und der Philippinen. Durch die allmähliche Einbeziehung Chinas in den Weltverkehr ist Schanghai zum Sammelpunkt der Aus- und Einfuhr Mittelchinas geworden.

Ursprünglich war Schanghai ein untergeordneter, ärmlicher Hafenplatz in dem Sumpfgebiet des Wangpukiang für das große Sutschou in der Provinz Kiangsu. Der Verkehr in diesem Gebiet, der noch ein reiner Binnenverkehr war, spielte sich zwischen den alten Hauptmärkten Hangtschou in der Provinz Tschekiang und Sutschou ab.

Obwohl Schanghai zu den ersten fünf, dem Fremdhandel 1842 — nach dem Opiumkrieg — geöffneten Plätzen gehört, bedurfte es doch besonderer Anstöße zu seiner weiteren Entwicklung. Durch die Zerstörungen des Taipingaufstandes (1850/1864) wird der geschützte Vertragshafen zum Zufluchtsort für die namentlich aus Sutschou flüchtigen vermögenden chinesischen Kaufleute, die ihre alten Handelserfahrungen mitbrachten. Später wird Schanghai durch den Zuzug der über China hinaus bekannten Kanton-Kaufleute und Ningpo-Kaufleute, die heute die wichtigsten Elemente der Schanghaier chinesischen Kaufmannschaft bilden, belebt. Gleichzeitig mit einer großen Chinesenstadt wächst aber eine vorbildliche Europäerkolonie empor.

Die Handelsbedeutung und die Konzentration der an Mittelchina interessierten Geschäftswelt in Schanghai hat es dann zu dem wichtigsten Handels- und Bankplatz Chinas gemacht. 1926 hatte Schanghai 26 große Banken, welche mit ausländischen Wechseln handelten[17]). Seit 1920 bildet es sogar mit einer Waren- und Effektenbörse sowie einer reinen Effektenbörse den wichtigsten Börsenplatz Chinas.

Die Konzentrierung des chinesischen und fremden Kapitals hat wieder die Gründung einer modernen Industrie in Schanghai erleichtert. Der Hauptteil der modernen Baumwoll-, Mühlen-, Tabak-, Gerberei-, Schiffbau- und Maschinenindustrie Chinas liegt in Schanghai, ferner ein Regierungsarsenal, moderne Eierverwertungsfabriken, Streichholzfabriken, Zementwerke und Ziegelbrennereien sowie ungefähr 75 Seidenspinnereien[18]), von denen 71 zusammen im Jahre 1926 eine Belegschaft von 41 180 Seelen hatten[19]).

---

[17]) Julean Arnold. China, a commercial and industrial handbook. Washington 1926. S. 510.

[18]) Bericht der China-Studienkommission. S. 12.

[19]) Cheng-Lo Wu, a. a. O. S. 136/143.

Heute sind 50—60 % der chinesischen Baumwollspindeln und 70 % der Baumwollwebstühle in Schanghai konzentriert[20]). In der Baumwollspinnerei und Baumwollweberei waren 1925 117 000 Arbeiter beschäftigt[20]). 1890 besaß Schanghai nur 65 000 Baumwollspindeln, 1928 dagegen 2 100 360, und zwar 819 496 in chinesischen Händen, 1 127 544 in japanischen und 153 320 in englischen[21]). Mit einer täglichen Kapazität von 25 100 Barrels lieferte Schanghai 1926 beinahe 40 % der gesamten chinesischen Weizenmehlproduktion (65 525 Barrels pro Tag) und wahrscheinlich 75 % der gesamten chinesischen Zigarettenproduktion (auf 40 000 Millionen Stück jährlich geschätzt)[22]).

Die Industrialisierung Schanghais verstärkt wiederum die Bevölkerungsagglomeration, die ganz besonders infolge der dauernden Unruhen seit der Revolution von 1911 durch den weiteren Zuzug von Kaufleuten und vor allem von Arbeitern aus den verschiedenen Teilen des Reiches zunimmt. 1902 hatte Schanghai, nach den Angaben der Seezollverwaltung, eine Bevölkerung von 620 000 Seelen. 1929 weist es eine solche von 2 674 447 Seelen und 1930, nach den Angaben des Schanghaier chinesischen Polizeipräsidiums, sogar eine solche von 2 964 133 Seelen auf[23]). Schanghai ist damit die größte Stadt Chinas geworden. Die Bevölkerung Schanghais hat also in 29 Jahren um das Fünffache zugenommen.

Die Entwicklung des Außenhandels hat im Zuge des wirtschaftlichen Fortschritts in Schanghai eine eigene Industrie hervorgerufen, und beide Umstände haben wiederum zugleich auch zu einer Konzentration des innerchinesischen Handels zu Schanghai geführt. Mit allen wichtigen Jangtsehäfen und Küstenplätzen steht Schanghai in direkter Dampfschiffahrtsverbindung. Schanghai ist auch der Ein- und Ausgangspunkt der auf dem Kaiserkanal und den Nebenflüssen des Jangtse verkehrenden Kleindampfschiffahrt der Provinzen Kiangsu und Tschekiang und bildet zugleich den Knotenpunkt der Schanghai-Hangtschow-Bahn und der Schanghai-Nanking-Bahn, die die Anschlußbahn zu der Tientsin-Pukow-Bahn darstellt. Mit seinem Vorhafen ist Schanghai durch die kurze Wusung-Bahn verbunden.

2. Die Entwicklung des Handels und Verkehrs.

Die Entwicklung des Handels Schanghais in den letzten drei Jahrzehnten ergibt sich aus den folgenden Zahlen über den vom Seezoll erfaßten Gesamthandel. Schanghai ist hinsichtlich des Gesamthandels der größte Handelsplatz Chinas.

---

[20]) Tschung Wei Tsin Tsie Dschau Han. (Chinesischer Wirtschaftswochenbericht.) Peking 1926. Nr. 191. S. 21.

[21]) Ting-hsien Hwang, Japanese Industrial and Commercial Enterprises in Shanghai, in: Chinese Economic Journal. Schanghai 1931. Bd. IX. Nr. 6. S. 1302.

[22]) J. Arnold, a. a. O. S. 495.

[23]) Sieh Pao (Tempo). Schanghai, 26. Okt. 1930.

Der Gesamthandel Schanghais von 1902—1930 in Millionen Hkw. Taels[24]):

		1911	484,2	1921	927,5
1902	346,1	1912	491,5	1922	989,7
1903	351,2	1913	533,5	1923	1 105,1
1904	405,1	1914	498,7	1924	1 183,5
1905	444,0	1915	549,4	1925	1 181,1
1906	422,0	1916	571,2	1926	1 469,9
1907	392,7	1917	580,2	1927	1 262,6
1908	397,1	1918	627,1	1928	1 465,4
1909	449,2	1919	768,0	1929	1 472,6
1910	471,1	1920	841,0	1930	1 549,5

Rechnet man den Gesamthandel, z. B. in den Jahren 1902, 1912, 1921 und 1929, wegen der Schwankungen der Haikwan-Taels in USA.-Dollar um, so ergeben sich die folgenden Zahlen (in Millionen Hkw. Taels bezw. Millionen $):

1902	346,1 Mill. Hkw. T.	=	218,1 Mill. $
1912	491,5	=	363,7
1921	927,5	=	702,9
1929	1 472,6	=	942,5

Der Gesamthandel setzt sich wie folgt aus Export und Import unter Berücksichtigung des Rückexports zusammen[25]):

Jahr	Import		Export		Im- u. Export		Rückexport d. Imports		
	Mill. Hkw. T.	Mill. $	Mill. Hkw. T.	Mill. $	Mill. Hkw. T.	Mill. $	Mill. Hkw. T.	Mill. $	%
1902	269,3	= 169,7	76,8	= 48,4	346,1	= 218,1	207,3	= 130,6	= 77
1912	409,8	= 303,2	81,7	= 60,5	491,5	= 363,7	305,6	= 226,1	= 75
1921	651,5	= 495,2	275,9	= 209,7	927,5	= 702,9	375,7	= 285,5	— 58
1929	973,1	= 622,8	499,6	= 319,7	1 472,6	= 942,5	436,9	= 279,6	= 45

Demnach ist bis zum Jahre 1929 eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung des Schanghaier Gesamthandels festzustellen. Der Gesamthandel ist in fast 30 Jahren auf das 4½fache gestiegen.

Die Einfuhr Schanghais ist weit größer als die Ausfuhr. Schanghai stellt schon seit jeher überwiegend einen Empfangshafen dar. Die Differenz zwischen Ein- und Ausfuhr ist aber kleiner geworden, indem der Anteil des Exports am Gesamthandel gegenüber dem Anteil des Imports stärker gewachsen ist. Während die Ausfuhr in drei Jahrzehnten mehr als siebenmal so stark geworden ist wie 1902, ist bei der Einfuhr nur eine Zunahme auf das 3½fache festzustellen. Diese Erscheinung hängt, was die Einfuhr betrifft, mit der relativ

[24]) Annual Trade Reports and Returns 1902, 1912, 1914 und 1923/1930. Herausgegeben v. The Maritime Customs. Schanghai.
[25]) Ebenda.

rückgängigen Entwicklung des Durchfuhrhandels auf das engste zusammen. Die Einfuhr hat sich weniger entwickelt, weil der Durchfuhrhandel an Bedeutung verloren hat. Während früher der weitaus größte Teil der Einfuhr (1902 = 77 %) zum Rückexport kam, macht der Rückexport heute nicht einmal mehr die Hälfte der Einfuhr aus (1929 = 45 %). Diese Entwicklung vollzieht sich entscheidend im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts. Trotzdem der Durchfuhrhandel Schanghais relativ zurückgegangen ist, stellt Schanghai in Anbetracht der Zunahme der absoluten Ziffern (der Rückexport ist absolut 1929 gegenüber 1902 mehr als doppelt so groß) noch immer einen Umschlaghafen von besonderer Bedeutung dar. Der Grund für den Rückgang des Durchfuhrhandels Schanghais ist hauptsächlich in der Zunahme der direkten Schiffahrtsverbindungen anderer Jangtsehäfen, aber vor allem auch anderer Küstenhäfen, mit dem Ausland und den übrigen chinesischen Häfen zu finden. Als Beispiel sei hier die Entwicklung der Gütermengen, die mit durchgehenden Dampfern von Hankow nach Europa verschifft werden, für einige wenige neuere Jahre erwähnt (in Frachttonnen)[26]):

1925	1926	1927	1928	1929
67 584	69 809	81 058½	100 865½	103296½

Betrachtet man den Eigenhandel Schanghais allein, so ergibt sich folgendes Bild[27]):

Jahr	Import Mill. Hkw. T.	Import Mill. $	Export Mill. Hkw. T.	Export Mill. $	Im- und Export Mill. Hkw. T.	Im- und Export Mill. $
1902	61,9	39,0	76,8	48,4	138,8	87,4
1912	104,2	77,1	81,7	60,5	185,9	137,6
1921	275,8	209,6	275,9	209,7	551,8	419,3
1929	536,1	343,1	499,6	319,7	1 035,7	662,8

Dieses zeigt, daß die Einfuhr fast neunmal, die Ausfuhr mehr als sechsmal zugenommen hat. Einfuhr und Ausfuhr im Eigenhandel halten sich in dem letzten Jahrzehnt fast die Waage. Die Steigerung der Einfuhr ist eine Folge der immer stärker werdenden Bevölkerungsagglomeration, insbesondere der Zunahme auch der vermögenden einheimischen und fremden Schichten und des vergrößerten Rohstoffbedarfs der in Schanghai konzentrierten Industrie. Die Konzentration der Industrie in Schanghai wiederum führt zu der Steigerung der Ausfuhr von Halb- und Fertigfabrikaten.

[26]) Jahresbericht 1929/1930 von der Deutschen Handelskammer Schanghai. S. 63.

[27]) Annual Trade Reports and Returns.

Ueber den Anteil des Handels Schanghais mit dem Ausland am Gesamthandel gibt die folgende Tabelle Aufschluß:

Der Außenhandel Schanghais von 1902—1929[28])
in Millionen Hkw. Taels):

Jahr	Import einschließl. Export	Export	Rückexport	Gesamtaußenhandel	Gesamthandel Schanghais Hkw. T.	%
1902	182,2	107,8	5,5	295,6	346,1	= 85
1912	210,1	165,5	6,7	382,2	491,5	= 77
1921	425,5	210,5	13,8	649,8	927,5	= 70
1929	624,6	364,0	9,7	998,3	1 472,6	= 68

Import wie Export im Außenhandel haben sich zwar absolut in den drei Jahrzehnten auf rund das 3½fache vermehrt, aber der Anteil des Außenhandels am Gesamthandel ist gegenüber dem Jahrhundertbeginn doch erheblich, und zwar von 85 % auf 68 % zurückgegangen. Auch diese Entwicklung war schon im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts vollzogen. Sie ist eine Folge der zunehmenden selbständigen Bedeutung anderer Seehäfen, wie Dairen in der Mandschurei und Kiautschow in Schantung, auch Hankow am Jangtse, deren Auslandsverkehr sich früher in größerem Umfange mittelbar über Schanghai vollzog[29]). Diese Erscheinung bildet, wie schon angedeutet, deshalb auch zugleich einen Grund für den rückgängigen Anteil des Durchfuhrhandels am Gesamthandel. Eine Würdigung der Bedeutung des Schanghaier Handels für die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse muß berücksichtigen, daß der Außenhandel Schanghais auch heute noch den größten Teil des Gesamthandels ausmacht. Bei der Lage Schanghais an der Küste entfällt also nur der kleinere Teil des Gesamthandels, höchstens ein Drittel, auf den Binnenhandel. Aber die hier in Betracht kommenden absoluten Mengen beweisen, daß Schanghai zugleich der größte Binnenhandelsplatz Chinas ist. Weder Hankow noch einer der anderen Häfen kann ihm diesen Rang streitig machen. Die stärkere Entwicklung Schanghais als Binnenhandelsplatz ist aber selbstverständlich nicht nur — negativ — eine Folge der Verselbständigung und unmittelbaren Handelsbeziehungen anderer Häfen, sondern zugleich — positiv — eine Folge der verstärkten eigenen wirtschaftlichen Kraft, wie sie insbesondere in der Entwicklung der örtlichen Industrie zum Ausdruck kommt.

Für Schanghai ist die auch bei den übrigen Jangtsehäfen zu beobachtende Mannigfaltigkeit der Ein- und Ausfuhrgüter bezeichnend. Um die Wende des 20. Jahrhunderts standen Rohseide, Rohbaumwolle, Tee, Seidengewebe und Reis in der Reihenfolge ihrer Bedeutung an der Spitze der Ausfuhr. Heute ist als Folge der Entwicklung der einheimischen Baumwollindustrie nunmehr das Halbfabrikat Baumwollgarn an die erste Stelle getreten, wie auch die

[28]) Annual Trade Reports and Returns.
[29]) K. Haushofer, China und Japan, in: Andree-Heiderich-Sieger. Geographie des Welthandels. Wien 1927. Bd. II. S. 503.

Fertigfabrikate aus Baumwolle außerordentlich stark zugenommen haben. Ein erst in diesem Jahrhundert entstandener Massenbedarf nach Zigaretten hat dazu geführt, daß dieser zum größten Teil in Schanghai selbst hergestellte Artikel jetzt den zweitwichtigsten Ausfuhrposten bildet. Baumwollgarn und Zigaretten haben die an und für sich stark gesteigerte Seidenausfuhr auf den dritten Platz gedrängt, während die Baumwollwaren, bei denen es sich vorwiegend um Wiederausfuhr handelt, schon an der vierten Stelle folgen.

Wichtige Ausfuhrgüter Schanghais (einschließlich des Rückexports der chinesischen Waren) in Millionen Hkw. Taels[30]):

Warengattung	1902	1912	1925	1928
Rohseide	38,6	46,5	116,3	103,0
Rohbaumwolle	14,3	14,0	19,9	23,0
Tee	10,5	22,2	17,0	36,2
Seidengewebe	9,2	8,3	27,7	29,7
Reis	7,9	6,7		9,5
Häute und Felle (Büffel, Kuh und Ziegen)	7,2	10,6		17,0
Sesamsaat	4,4	8,7		
Baumwollgarn	4,1	17,1	100,1	142,2
Bohnen u. Bohnenprodukte	3,7	9,4		
Strohborten	3,6	3,3		
Baumwollwaren	3,3	11,7	43,7	54,4
Papier	2,9			
Seidenabfälle	2,8			
Schafwolle		5,4		
Holzöl		5,0	13,4	17,0
Zigaretten		4,7	76,6	112,1
Weizenmehl		4,3	27,5	30,0
Erdnußöl		3,9		
Eier und Eierprodukte			16,0	23,3
Zusammen:	112,5=73 %	181,8=73 %	458,2=73 %	597,4=77 %
Gesamtausfuhr:	154,2	248,6	631,4	773,9

Es sind in jedem Jahre jeweils nur die wichtigsten Posten angegeben. Die leeren Stellen bedeuten deshalb nicht, daß überhaupt keine Umsätze stattgefunden haben, sondern nur, daß die Umsätze gering waren.

Für die Ausfuhr ins Ausland spielt von den genannten Waren nur die Rohseide eine Rolle, von deren Ausfuhr über zwei Drittel über Hongkong oder direkt nach fremden Ländern exportiert werden. Auch die Teeausfuhr Schanghais ist, wie Baumwollgarn und Zigaretten, fast ausschließlich für das Inland bestimmt, ebenso wie die Weizenmehlausfuhr, deren Zunahme auf die Konzentration der modernen Müllerei in Schanghai zurückzuführen ist. Seidengewebe gehen überwiegend ins Ausland, und Eier und Eiprodukte ausschließlich. Das letzte gilt auch für Häute, Felle und Holzöl. Eine Reisausfuhr besteht zwar trotz der Bevölkerungszunahme auch heute noch, hat aber ihre Bedeutung in der gesamten Ausfuhr eingebüßt. Der

[30]) Annual Trade Reports and Returns.

Reisexport vollzieht sich im Durchfuhrhandel, ihm steht auch auf der anderen Seite ein Reisimport gegenüber. Die genannten Güter machen über drei Viertel der Schanghaier Ausfuhr, einschließlich des Reexports, aus. Davon werden fast zwei Drittel im Binnenhandel ausgeführt, stellen also die von Schanghai ausgehende Fracht im Binnenschiffahrtsverkehr dar. Es handelt sich durchweg um hochwertige Güter. Gegenüber dem Jahrhundertbeginn ist hinsichtlich der Art dieser Güter eine starke Verschiebung von Rohstoffen zu Fertig- und Halbfabrikaten festzustellen.

Die Industrialisierung Schanghais, deren eine Folge, die Zunahme der Halb- und Fertigfabrikateausfuhr, eben erwähnt wurde, verstärkt auch die Einfuhr von Rohstoffen und läßt die Einfuhr von Halb- und Fertigfabrikaten zurücktreten. Dies gilt in stärkerem Maße für das wichtigste Halbfabrikat, das Baumwollgarn, als auch für das entsprechende Fertigfabrikat, die Baumwollwaren.

Wichtige chinesische und ausländische Einfuhrgüter Schanghais (netto) in Millionen Hkw. Taels[31]):

Warengattung	1902	1912	1925	1928
Opium	13,7	17,5		
Baumwollwaren	11,9	11,7	74,5	79,0
Baumwollgarn	5,1	2,3	5,0	
Zucker	3,1	4,7	20,6	19,5
Rohbaumwolle	3,0	10,3	106,1	122,4
Petroleum	2,5	2,2		6,0
Kohle	2,2	3,9	20,5	21,0
Metalle und Metallwaren	1,5		8,5	18,5
Tabak	0,9	3,1	16,8	32,5
Rohseide		3,1		
Bohnen u. Bohnenprodukte		1,9		17,0
Reis		1,5		4,9
Wollene Waren			17,8	18,3
Weizen			7,7	4,2
Maschinen			7,4	8,9
Zusammen:	43,9=71 %	62,2=60 %	284,9=77 %	352,2=69 %
Nettoeinfuhr insgesamt:	61,9	104,2	372,0	509,8

Heute steht die Rohbaumwolle voran, dann folgen erst die Baumwollwaren. Zugleich sind Tabak und Kohle heute Einfuhrartikel von Bedeutung, beide als industrielle Rohstoffe, wenn auch verschiedener Art. Zucker, Metall und Metallwaren, Wollwaren, Bohnen und Bohnenprodukte, Maschinen, Petroleum, Weizen und Reis schließen sich in weitem Abstand an. Es handelt sich also vor allem um unentbehrliche Lebensmittel und, von dem Kraftstoff Petroleum abgesehen, um industrielle Halb- und Fertigfabrikate. Die früher an erster Stelle stehende Opiumeinfuhr fehlt heute in der Statistik. Infolge des Rauchverbots für Opium und der Bestrebungen der chinesischen Regierung, die Mohnkultur zu unterdrücken, wird

[31]) Annual Trade Reports and Returns.

das Opium seit 1913 nicht mehr von der Seezollstatistik erfaßt[32]). Damit ist aber nicht gesagt, daß eine Einfuhr nicht mehr stattfindet, sie vollzieht sich vielmehr auf illegalem Wege. Im übrigen handelt es sich, abgesehen von dem Baumwollgarn, heute bei der Einfuhr um dieselben Waren wie früher, nur daß sich die Mengen außerordentlich vergrößert haben und eine Reihe weiterer Artikel in nennenswertem Umfange eingeführt wird. Dabei weist die Reiseinfuhr infolge der Ernteausfälle besonders große Schwankungen auf. Die genannten Waren machen 1928 über zwei Drittel der gesamten Nettoeinfuhr aus. Der weitaus größte Teil hiervon (Rohbaumwolle, Baumwollwaren, Tabak, Zucker und Metallwaren) stammt aus dem Ausland. Die Flußschiffahrt ist demnach nur bei einem kleinen Teil der Nettoeinfuhr, im Gegensatz zur Ausfuhr, am Transport beteiligt. Es ist aber zu berücksichtigen, daß die Waren, die nach Schanghai eingeführt und wieder ausgeführt werden, in der obigen Zusammenstellung nicht berücksichtigt sind, so daß die Beteiligung der Flußschiffahrt an der Einfuhr größer ist, als hieraus hervorgeht.

Trotz der großen Verluste, die die Chinesen am Anfang 1932 bei der Abwehr gegen den japanischen Raubzug in Schanghai erlitten haben, und die von den Chinesen bis April auf rund 1½ Milliarden Silberdollar geschätzt werden[33]), kann die weitere Entwicklung Schanghais infolge seiner natürlichen und von den Menschen ausgebauten Vorzüge nicht verhindert werden.

II. Hankow.

1. Die wirtschaftliche Bedeutung.

Hankow ist das Handels- und Industriezentrum von Mittelchina und zugleich der größte Binnenhafen Chinas. Zusammen mit Schanghai, Dairen, Tientsin und Kanton gehört es zu den fünf größten Häfen des Landes, unter denen es hinsichtlich des Gesamthandels den vierten Platz einnimmt. Es liegt 1214 km von der Küste entfernt an dem Zusammenfluß des Hanflusses mit dem Jangtse, der während des Sommers, wie oben schon ausgeführt wurde, auch für Seedampfer bis Hankow schiffbar ist. Zusammen mit den Städten Wuchang und Hanyang bildet Hankow das unter dem Namen Wuhan oder Groß-Hankow bekannte Städtedreieck. Groß-Hankow hat eine Bevölkerung von 1 500 000 Seelen, also rund die Hälfte der Bevölkerung Schanghais. Die Stadt Hankow allein weist 1929 777 993 Einwohner auf. Die Provinz Hupeh, deren Zentrum Hankow darstellt, besitzt über 26 Millionen Einwohner. „Kaum ein anderes Land," sagt von Richthofen[34]), „hat einen so bedeutenden Platz mit der besonderen Bestimmung für den inneren Handel aufzuweisen,

[32]) Decennial Reports. 1902/1911. Vol. I. S. 342. Herausgegeb. von The Maritime Customs. China.

[33]) Berliner Illustrierte Nachtausgabe. 26. April 1932. 1. Beiblatt.

[34]) v. Richthofen. China. Bd. 2. S. 41.

wie China in Hankow besitzt." In Hankow besteht eine umfangreiche, moderne Industrie, in der die Rohprodukte des Landes, wie Eier, Oelsaaten, Tee, Holzöl, Borsten usw., für den Export zugerichtet werden. Dazu kommt die Baumwollspinnerei. 1924 besaß Hankow 247 896 Baumwollspindeln mit einer Belegschaft von 14 900 Arbeitern[35]). Das sind 7 % aller chinesischen Baumwollspindeln, während Schanghai 1928 50—60 % aufwies. Die Stadt Hanyang war bis zur Stillegung der Eisenwerke vor 8—9 Jahren Mittelpunkt der chinesischen Eisenindustrie. In Hanyang arbeiten noch das Regierungsarsenal und die Pulverfabrik. In allen drei Städten verteilt liegen moderne Baumwollspinnereien, Baumwollwebereien, Getreidemühlen, Papierfabriken, Zigarettenfabriken, Streichholzfabriken und bedeutende Fleischkonservenfabriken. Nicht nur der Handel Hupehs, dessen Hauptstadt Wutschang ist, sondern ebenso derjenige der sich südlich anschließenden Provinzen Hunan und Kiangsi und derjenige der nördlich und westlich angrenzenden Provinzen Honan und Szetschwan ist nach Hankow konzentriert.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel der Provinz Hupeh sind Baumwolle, Holzöl, Baumwollgarn, Eier und Eiprodukte, Sesamsaat, Tee, Eisenerz usw. Außer mit den beiden anderen weiter westlich gelegenen Jangtsehäfen der Provinz Hupeh, Schasi und Itschang, steht Hankow durch die Wasserstraße mit dem Handelsplatz Lauhokau am Hanfluß in Verbindung, welcher für die Handelsbeziehungen zwischen Hupeh und Schensi eine große Rolle spielt.

Aus Honan, dessen wichtigste Handelsplätze Tschenghsien an dem Kreuzungspunkt zwischen der Peking-Hankow-Bahn und der Lung-Hai-Bahn[36]) sowie Tschoukiakow, unweit der Peking-Hankow-Bahn — die auf einem kleinen Fluß erreichbar ist —, kommen Sesamsaat, gelbe Bohnen, Rohbaumwolle, Eier und Häute usw. Die Verkehrsverbindung dieser beiden Plätze mit Hankow bildet heute die Peking-Hankow-Bahn. Neben den beiden ebengenannten Plätzen ist Schökitschönn, der wichtigste Handelsplatz Honans, durch den Hanfluß und einen seiner Nebenflüsse mit Hankow verbunden.

Die Verkehrswege, welche Hankow mit den wichtigsten Handelsplätzen der Provinz Hunan, Tschangscha und Jotschow, verknüpfen, sind sowohl die Wasserstraße Hsiang-Kiang und Tungting-See, wie der fertiggestellte Abschnitt der Eisenbahn Hankow-Kanton. Aus Hunan werden Holzöl, Sesamsaat, Tee, Eier, China-Gras, gelbe Bohnen, Antimon, Bleierz usw. nach Hankow verschifft. Durch die Entwicklung Tschangschas ist die Bedeutung Hankows für diese Provinz allerdings zurückgegangen.

Selbst das östlich, also stromabwärts gelegene Kiangsi liefert über den Jangtsehafen Kiaukiang Tee, Holzöl und Kohle aus den Ping-hsiang-Gruben.

[35]) Tschung Wei Tsin Tsie Dschau Han. (Chines. Wirtschaftswochenbericht.) Peking 1924. Nr. 75. Anhang.

[36]) Die Lunghai-Bahn fährt von Haitschou an der Küste der Provinz Kiangsu nach Schentschou in der Provinz Honan quer durch die beiden Provinzen im Zuge des alten Flußbettes des Hwangho.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel Szetschwans, Holzöl, Häute, Schweineborsten, Medizinen usw., gelangen über Tschungking und Wanhsien, die Haupthandelsplätze dieser Provinz, jangtseabwärts nach Hankow.

2. Die Entwicklung des Handels.

Der Jangtse ist stromaufwärts von Hankow aus noch 1710 km für Dampfer befahrbar. In seiner zentralen Lage liegt die große Bedeutung Hankows. Als Schanghai vor der Erschließung Chinas nur ein unbedeutender Hafen war, stellte Hankow schon den wichtigsten Binnenhandelsplatz im chinesischen Reiche dar und wird auch in der Zukunft diese Stellung behaupten. Sein Handel ist beständig gewachsen. Insbesondere im Laufe der letzten dreißig Jahre hat er sich beträchtlich gehoben, wie die folgende Tabelle, die die von der Seezollstatistik erfaßte gesamte Aus- und Einfuhr Hankows darstellt, genauer zeigt (in Millionen Haikwan-Taels)[37]):

1902	100,3	1912	155,1	1922	247,1
1903	133,1	1913	175,3	1923	290,5
1904	147,9	1914	165,1	1924	340,0
1905	122,0	1915	186,1	1925	354,3
1906	109,6	1916	201,5	1926	348,5
1907	127,8	1917	198,8	1927	253,7
1908	133,1	1918	190,1	1928	377,5
1909	137,7	1919	227,3	1929	326,8
1910	152,1	1920	194,7	1930	258,4
1911	134,1	1921	201,5		

Rechnet man den Handelswert dieses Hafens in den Jahren 1902, 1912, 1921 und 1929 in USA.-Dollar um, so ergeben sich die folgenden Zahlen:

1902	100,3 Mill. Hkw. Taels	=	63,1 $
1912	155,1	=	114,7
1921	201,5	=	153,1
1929	326,8	=	209,1

Der Gesamthandel setzt sich wie folgt aus Export und Import unter Berücksichtigung des Rückexportes zusammen[38]):

Jahr	Import Mill. Hkw. T.	Import Mill. $	Export Mill. Hkw. T.	Export Mill. $	Gesamthandel Mill Hkw. T.	Gesamthandel Mill. $	Rückexport in % des Imports Hkw. T	Rückexport in % des Imports $	Rückexport in % des Imports %
1902	59,1	37,2	41,2	25,9	100,3	63,1	26,5	16,6	45
1912	72,4	53,5	82,7	61,1	155,1	114,7	20,1	14,8	28
1921	114,9	87,3	86,6	65,8	201,5	153,1	28,0	21,2	24
1929	178,4	114,1	148,4	94,9	326,8	209,1	61,3	39,2	34

[37]) Annual Trade Reports and Returns.
[38]) Ebenda.

Bis zum Jahre 1929 ist demnach eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung des Hankower Gesamthandels festzustellen. Während sich der Gesamthandel Schanghais in der Zeit von 1902—1929 mehr als vervierfachte, hat sich der Gesamthandel Hankows nur mehr als verdreifacht. Das Volumen des Gesamthandels macht 1929 etwa 20 % des Gesamthandelsvolumens von Schanghai aus. 1929 ist das Gesamthandelsvolumen von Hankow etwa so groß wie das Schanghais von 1902.

Die absolute sowie die relative Differenz zwischen Import und Export ist im Vergleich zu den Verhältnissen Schanghais sehr klein. Aber auch in Hankow überwiegt die Einfuhr die Ausfuhr. In der Zeit von 1902—1929 hat sich der Export 3½mal vermehrt, während der Import nur auf das Dreifache gestiegen ist, was auf den Rückgang des Rückexports zurückzuführen ist. 1902 kam beinahe die Hälfte der Einfuhr (45 %) zum Rückexport, und heute macht der Rückexport nur 34 % der Einfuhr aus. Diese Entwicklung vollzieht sich schon seit dem ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts. Der Grund für die Abnahme des Durchfuhrhandels ist im Prinzip ein ähnlicher wie für die gleiche Erscheinung bei Schanghai, nur mit dem Unterschied, der sich aus der Eigenschaft Schanghais als großer Seehafen ergibt. Die Schiffahrtsgesellschaften gewährten seit 1905 große Erleichterungen für durchgehende Ladungen bei direktem Ladeschein. Dadurch vermindern sich Import und Rückexport. Die direkt durchgehenden Mengen werden in der Hafenstatistik nicht erfaßt[39]). Diese Wirkung ging z. B. von der Oeffnung Tschangschas 1904 aus, indem mit diesem Hafen ein direkter Verkehr entstand, der für Hankow verloren ging. Letzten Endes sind diese Erscheinungen bei Schanghai und Hankow nichts weiter als eine selbstverständliche Folge der Vervielfältigung und Differenzierung der Verkehrsbeziehungen in China, die sich aus dem ständig zunehmenden Handelsverkehr ergeben.

Betrachtet man den Eigenhandel Hankows allein, so ergibt sich bei einem gleichmäßigen Wachstum von Aus- und Einfuhr, daß im Eigenhandel der Export in der Zeit von 1902—1929 regelmäßig größer ist als der Import.

Eigenhandel in Millionen Hkw. Taels = Millionen USA.-$[40]):

	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt
1902	32,6 = 20,5	41,2 = 25,9	73,8 = 46,4
1912	52,3 = 38,7	82,7 = 61,1	135,0 = 99,9
1921	86,9 = 66,0	86,6 = 65,8	173,5 = 131,8
1929	117,1 = 74,9	148,4 = 94,9	265,5 = 169,9

Im Gegensatz zu Schanghai ist die Eigenhandelsbilanz Hankows aktiv. Darin kommt die besondere wirtschaftliche Bedeutung des Platzes zum Ausdruck.

[39]) Decennial Reports 1902/1911. Vol. I. S. 340.
[40]) Annual Trade Reports and Returns.

Ueber den Anteil des direkten Handels Hankows mit dem Ausland am Gesamthandel gibt die folgende Tabelle Aufschluß:

Außenhandel Hankows von 1902—1929 in Hkw. Taels[41]):

Jahr	Import einschl. d. Rückexport	Export	Rückexport	Gesamtaußenhandel	in % des Gesamthandels	
1902	5 000 000	3 800 000	115 640	8 900 000	100 300 000	9 %
1912	22 000 000	17 300 000	25 284	39 300 000	155 100 000	25 %
1921	47 400 000	10 200 000	136 882	57 700 000	201 500 000	28 %
1929	34 600 000	28 000 000	28 040	62 600 000	326 800 000	19 %

Es ist demnach eine außerordentliche Zunahme des direkten Außenhandels Hankows zu beobachten, der sich von 1902 bis 1929 versiebenfacht hat. Der direkte Außenhandel Hankows macht heute schon den fünfzehnten Teil des Außenhandels Schanghais aus, eine Menge, die in Anbetracht der Binnenlage Hankows sehr beachtlich ist. Während in Schanghai auch heute noch weit über die Hälfte des Gesamthandels auf den Außenhandel entfällt, beträgt der Anteil des Außenhandels Hankows an seinem Gesamthandel meist über 20 %. Im reinen Binnenhandel, der nach Abzug des Außenhandels vom Gesamthandel übrig bleibt, betragen die Umsätze Hankows mehr als 50 % der Umsätze Schanghais. Auch hieran ist die hervorragende Stellung Hankows im Mitteljangtsegebiet zu erkennen.

Hankow war früher der größte Hafen Chinas für den Tee-Export. Bis 1909 galt dieser hochwertige Artikel noch als wichtigste Ausfuhrware von Hankow[42]). Durch die starke Konkurrenz des Ceylon- und Japan-Tees, der von den meisten Europäern und den Amerikanern bevorzugt wird, hat der chinesische Tee seine Stellung eingebüßt. Bis heute war es nicht möglich, durch eine Verbesserung der Anbau- und Behandlungsmethoden die Qualität des chinesischen Tees den Weltmarktansprüchen so anzupassen, daß er seine alte Stellung wiedergewinnen konnte. Dabei spielt auch der Ausfall Rußlands als Käufer eine Rolle. Immerhin hat sich die Teeausfuhr 1928 gegen 1902 wertmäßig (auf Dollarbasis) verdoppelt und steht noch an dritter Stelle.

Wichtige Ausfuhrgüter Hankows (mit Rückexport der chinesischen Waren) in Millionen Hkw. Taels[43]):

Warengattung	1902	1912	1925	1928
Tee	9,7	17,0	8,9	17,5
Opium	3,7	0,6		
Häute und Felle (Büffel, Kuh und Ziegen)	3,3	6,6	6,4	12,9
Bohnen u. Bohnenprodukte	3,3	11,0	3,3	7,0
Rohseide	3,0	1,8	3,1	3,5

[41]) Annual Trade Reports and Returns.
[42]) Decennial Reports 1902/1911. Vol. I. S. 342.
[43]) Annual Trade Reports and Returns.

Warengattung	1902	1912	1925	1928
Holzöl	3,0	7,0	21,6	23,2
Reis	2,6			
Sesamsaat	2,6	11,5	1,1	6,1
Rohbaumwolle	2,1	7,0	50,5	75,9
Tabak		3,1	4,4	5,4
Ramie		2,3	2,9	
Pflanzen-Talg		2,3	2,6	
Baumwollgarn			12,5	6,3
Eier und Eiprodukte			9,9	12,0
Zigaretten			6,3	4,0
Holzpfähle			5,9	4,9
Baumwollwaren			5,2	3,3
Weizen			3,5	2,4
Medizinen			3,1	
Eisenerz und Roheisen			3,0	
Borsten			2,4	
Antimon-Regulus			2,2	
Lack			2,2	
Zusammen:	33,3=59 %	70,2=75 %	161,0=79 %	184,4=80 %
Gesamtausfuhr:	56,9	93,3	199,3	229,8

Nächst dem Tee stellte Opium den wichtigsten Exportartikel dieses Hafens dar, der aber aus den oben angeführten Gründen seit 1913 nicht mehr statistisch erfaßt wird. Wie wenig die Ausfuhr aber unterbunden werden kann, beweist die Tatsache, daß zwei Jahre später z. B. das Seezollamt von Hankow diesen verbotenen Handelsartikel in einer Menge von 17 Tonnen beschlagnahmt und vernichtet hat[44]). Da die Generäle der finanziellen Einnahme wegen die Mohnkultur in der Nachbarschaft von Hankow und am Jangtse dulden, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Opiumausfuhr aus Hankow noch beachtlich ist; allerdings kann sie sich nur im Schmuggel vollziehen.

Heute stehen zwei andere Artikel bei der Ausfuhr Hankows im Vordergrund. Rohbaumwolle und Holzöl. Durch die Entwicklung der Baumwollindustrie Ostasiens und durch die Nachfrage nach Schmieröl aus Nordamerika und Europa ist die Ausfuhr von Baumwolle und Holzöl beständig gewachsen. An die Stelle der hochwertigen Ausfuhrgüter sind demnach Massengüter getreten. Dann folgen in der Reihenfolge nach dem Ausfuhrwert Baumwollprodukte, Baumwollgarn, Eier und Eiprodukte, Sesamsaat, Tee, Zigaretten, Häute und Felle, Holzpfähle, Tabak, China-Gras, Eisenerz, Bohnen und Bohnenkuchen. Baumwollprodukte, Baumwollgarn, Holzöl. Eier und Eiprodukte sind aber zum größten Teil nur Durchfuhrwaren, deren Ausfuhr also eine Einfuhr voraussetzt. Besonders entwickelt hat sich die Ausfuhr von Eiern und Eiprodukten wie von Häuten und Fellen. Die angegebenen Waren umfassen ca 80 % der Ausfuhr.

In der Nettoeinfuhr nehmen die Baumwollgewebe nach wie vor die erste Stelle ein. Auch die Baumwollgarneinfuhr ist immer noch von größter Bedeutung. Stark entwickelt hat sich die Zucker- und

[44]) Decennial Reports 1912/1921. Vol. I. S. 304.

insbesondere die Salzeinfuhr Hankows, so daß letztere heute an zweiter Stelle steht. Ein Grund für diese Entwicklung der Salzeinfuhr ließ sich von hier aus nicht feststellen. Die in Hankow bestehende große moderne Konservenfabrik dürfte aber hierbei eine Rolle spielen. Für die Zuckereinfuhr sind veränderte Lebensgewohnheiten maßgebend. Dann folgen Petroleum, Metalle, Teestaub, Farben und Koks, wollene Gewebe und Holzöl.

Wichtige chinesische und ausländische Einfuhrgüter (Netto) Hankows in Millionen Hkw. Taels[45]):

Warengattung	1902	1912	1925	1928
Baumwollwaren	8,4	7,0	14,0	21,6
Baumwollgarn	7,9	6,2	11,5	14,1
Zucker	3,2	4,2	11,5	12,5
Petroleum	1,5	3,3	6,7	5,1
Seidengewebe	1,5	0,4		
Metalle und Metallwaren	0,9	3,0	4,2	3,9
Kohle und Koks	0,7	1,2	5,7	3,1
Medizinen	0,4	0,6		
Papier	0,2	0,3		
Bambus-Schößling	0,2	0,4		
Teestaub		3,0		3,6
Farben		2,3	3,7	3,6
Salz		0,6	5,6	16,0
Kuhhäute		0,4		
Reis			16,1	1,6
Rohbaumwolle			11,7	
Tabak			3,6	
Wollenes und gemischtes Gewebe			2,6	2,1
Holzöl			2,1	2,1
Zigaretten			2,0	
Zusammen:	24,9—76%	32,9=63 %	101 —76 %	89,3=67 %
Gesamteinfuhr:	32,6	52,3	133,7	133,4

Bemerkenswert ist noch die Einfuhr von Reis, der keine Ausfuhr mehr gegenübersteht. Hankow liegt doch in den Reisproduktionsgegenden der beiden Hu-Provinzen. Dieser Handelsartikel war vordem ein angesehener Ausfuhrartikel von Hankow. Die Verschiebung beim Reis ist hauptsächlich in der Nutzbarmachung der Anbauflächen für andere Pflanzen begründet. Die angegebenen Waren umfassen etwa ⅔—¾ der Nettoeinfuhr.

Bei Hankow braucht nicht betont zu werden, daß hier, wie bei den weiteren noch zu behandelnden Häfen, der gesamte auf Grund der Seezollstatistik festgestellte Handelsverkehr fast ausschließlich durch die Binnenschiffahrt abgewickelt wird. Ein kleiner Teil, namentlich der für das Ausland bestimmten Güter, wird allerdings von den bis Hankow verkehrenden Ozeandampfern übernommen.

[45]) Annual Trade Reports and Returns.

III. Die übrigen Häfen am Jangtse.

In der Richtung des Stromes folgen sich Tschunking und Wanhsien im Oberlauf, Itschang, Schasi, Tschangscha am Hsiang und Jotschow im Mittellauf und Kiaukiang, Wuhu, Nanking und Tschingkiang im Unterlauf.

Der blühende Jangtseverkehr Tschungkings, des wichtigsten Hafens am Oberlauf, ist in seiner geographischen Lage begründet. Tschungking liegt an der Mündung des Kialingflusses in Szetschwan, einer der reichsten und größten Provinzen Chinas. Außerdem mündet östlich, unweit von Tschungking, auf der rechten Flußseite der Wufluß, der die wichtigste Verkehrsstraße zwischen Szetschwan und Kweitschow, das, ohne selbst einen Vertrags- oder freiwillig geöffneten Hafen zu besitzen, allerdings stärkere Beziehungen nach Hunan hat, bildet und einen Anschluß der letzten Provinz an den Jangtse herstellt. Auch die Aus- und Einfuhr von Tibet über die Straße Tschöngtu-Lasa und Nord-Jünnan über den Wangkiang passiert zum Teil Tschungking. Mit den wichtigsten Handelsplätzen der Provinz, Wanhsien und Suitschow, ist Tschungking durch die Jangtsedampfschiffahrt und mit der Provinzialhauptstadt Tschöngtu im Gebiet des oberen Minflusses durch die Dschunkenschiffahrt verbunden. Es werden hier gelbe Seide, Grastuch, Holzöl, Medizinen, Schweineborsten, Häute usw. exportiert und Baumwollwaren, Baumwollgarn, Farben, Petroleum usw. importiert. Ein besonderer Aufschwung des Handels von Tschungking ist erst eingetreten, als die Dampfschiffahrt zwischen Tschungking und Itschang in den letzten zwanzig Jahren eingeführt wurde, wie es die folgenden Zahlen über den dem Seezoll unterstehenden Gesamthandel deutlich zeigen:

Der Gesamthandel Tschungkings in Hkw. Taels[46]):

1902	24 7 Mill. Hkw. T.	= 15,5 Mill. $
1912	26,9	= 19,9
1921	52,1	= 39,6
1929	78,3	= 50,1

Der Gesamthandel Tschungkings hat sich demnach in drei Jahrzehnten verdreifacht. Sein Umfang macht ein Viertel des Hankower Gesamthandels aus. Tschungking ist nach Hankow der größte Hafen am Jangtse.

Einen anderen Charakter zeigt der gleichfalls in Szetschwan zwischen Tschungking und Itschang gelegene kleine Hafen Wanhsien, der seinen Sitz in der reichsten Gegend der Holzölproduktion Szetschwans hat. Seine Bedeutung liegt eben darin, daß er einen Spezialhafen für den Export von Holzöl darstellt. Dieser Artikel macht mehr als die Hälfte der Ausfuhr aus.

In der Einfuhr steht Baumwollgarn an der Spitze, das in der Umgebung Wanhsiens wie Tschungkings, wie überall im Innern Chinas, von der Bevölkerung für die häusliche Weberei verwandt

[46]) Annual Trade Reports and Returns.

wird[47]). Obwohl Wanhsien durch den chinesisch-britischen Handelsvertrag von 1902 als Vertragshafen für den Fremdhandel geöffnet worden war, wurde dort erst 1917 ein Zweigbüro der Tschungking-Seezollstation eingerichtet, so daß Angaben für die frühere Zeit fehlen. Wie die folgende Tabelle zeigt, ist der gesamte Handel dieses neuen Hafens in kurzer Zeit außerordentlich gewachsen.

Der Gesamthandel Wanhsiens in Hkw. Taels[48]):

1918	5,6 Mill. Hkw. Taels	= 7,0 Mill. $
1921	8,3	6,3
1929	21,1	13,5

Der Umfang des Gesamthandels Wanhsiens entspricht 1929 immerhin fast dem Gesamthandel Tschungkings zu Beginn dieses Jahrhunderts.

In ärmlicher Gebirgsgegend in Hupeh, zwischen Wanhsien und Schasi liegt Itschang. Durch seine Lage unmittelbar vom Eingang zu den Engen des Jangtse war Itschang der Umschlagshafen für den Handel Szetschwans, nachdem es durch die Einführung der Dampfschiffahrt auf der zweiten Jangtsestrecke zum Endpunkt der Dampfschiffahrt geworden war. Vordem wurde der Szetschwan-Handel in Schasi umgeschlagen. Der Eigenhandel Itschangs ist ursprünglich in der Ausfuhr sowie in der Einfuhr von geringer Bedeutung, vielmehr überwog bei weitem der Durchfuhrhandel. Es wird nur eine kleine Menge von Holzöl und Baumwolle ausgeführt und Baumwollwaren, Petroleum, Zucker und Zigaretten für die eigene Bevölkerung eingeführt. Seitdem aber die Häfen des dritten Jangtseabschnittes mit den Häfen in den zweiten und ersten Abschnitten direkt durch die Dampfschiffahrt verbunden sind oder in Itschang von Schiff zu Schiff umgeladen werden, ist der Anteil des statistisch erfaßten Durchfuhrhandels Itschangs zurückgegangen und wird in Zukunft wahrscheinlich noch weiter abnehmen. Dadurch, daß Tschungking für die Dampfschiffahrt erreichbar geworden ist, geht Itschang seiner Stellung als Umschlagshafen Szetschwans für die Verbindungen mit den unteren Flußabschnitten wieder verloren. Der Gesamthandel zeigt infolgedessen eine Tendenz zum Rückgang. Der Eigenhandel hat dagegen vor allem in der Einfuhr zugenommen.

Gesamthandel Itschangs in Millionen Hkw. Taels[49]):

Jahr	Import	Export	Zusammen	Rückexport in % des Imports
1902	23,9	1,3	25,2 = 15,9 Mill. $	22,6 = 95 %
1912	5,1	3,5	8,6 = 6,4	3,1 = 60 %
1921	18,2	1,4	19,6 = 14,9	15,2 = 84 %
1929	12,9	3,3	16,1 = 10,3	3,4 = 27 %

[47]) Decennial Reports 1912/1921. Vol. I. S. 249.
[48]) Annual Trade Reports and Returns.
[49]) Ebenda.

Eigenhandel Itschangs in Millionen Hkw. Taels:

Jahr	Import	Export	Zusammen
1902	1,2	1,3	2,5 = 1,6 Mill. $
1912	2,1	3,5	5,6 = 4,1
1921	3,0	1,4	4,4 = 3,3
1929	9,4	3,3	12,7 = 8,1

Die Zunahme der Einfuhr des Eigenhandels findet ihren Grund hauptsächlich in der Zunahme der Bevölkerung Itschangs. 1902 wurde die Bevölkerung Itschangs auf 40 000 Seelen und 1929 schon auf 112 309 angegeben. Itschang, das 1902 noch einen gleich umfangreichen Gesamthandel wie Tschungking aufwies, setzt 1929 nur noch den fünften Teil Tschungkings um. Hierin kommt nach dem starken Rückgang des Durchfuhrhandels die Tatsache deutlich zum Ausdruck, daß Itschang ein Hafen ohne nennenswertes Hinterland ist.

Der ebenfalls in Hupeh gelegene Hafen Schasi hat eine andere Basis zur Entwicklung seines Handels wie Itschang. Er liegt an dem Zusammenfluß des Jangtse und des Taiping-Kanals, welcher den Strom mit dem Tungtingsee verbindet. Außerdem nimmt der Pieho-Kanal, der den großen Jangtsebogen abschneidet, von Schasi seinen Ausgang. Auf ihm wurden die wichtigsten Exportgüter Schasis durch Dschunken befördert. Durch diese größtenteils künstlich geschaffene günstige Lage war Schasi im Besitze des wichtigen Umschlagshandels zwischen dem zweiten und dem durch Strömungen und Stromschnellen in seiner Schiffbarkeit beeinträchtigten dritten Abschnitt des Jangtsestromes, ehe die Dampfschiffahrt eingeführt wurde. Es hat diese Stellung, wie gesagt, zunächst durch die Einführung der Dampfschiffahrt auf der zweiten Jangtsestrecke an Itschang verloren. Man hatte ursprünglich angenommen, daß Schasi sich den Szetschwan-Handel zum Teil zurückgewinnen könnte, wenn eine regelmäßige Dampfschiffahrt auf der dritten Jangtsestrecke bis hinauf nach Tschungking eingeführt würde. Diese Annahme ist aber durch die geschilderte Entwicklung des durchgehenden Verkehrs und des unmittelbaren Umschlags von Schiff zu Schiff in Itschang nicht erfüllt worden. Das Hinterland Schasis selbst ist aber reich an Baumwolle und Holzöl. Die Bedeutung Schasis liegt gerade darin, daß es einen der bedeutendsten Versandhäfen Chinas für Baumwolle sowie einen Stapelplatz des Salzhandels darstellt. Dadurch konnte Schasi seine Stellung im Handelsverkehr des Jangtsegebiets stark ausbauen, so daß es inzwischen Itschang bei weitem überflügelt hat. Baumwolle bildet den Hauptartikel in der Ausfuhr dieses Hafens; ihr folgen Holzöl und gelbe Seide. In der Einfuhr stehen Petroleum und Zigaretten an der Spitze. Erstaunlich ist besonders der Aufschwung Schasis im letzten Jahrzehnt:

Gesamthandel in Hkw. Taels (in Millionen)[50]:

1902	1,5 =	1,0 Mill. $
1912	5,7 =	4,2
1921	8,4 =	6,4
1929	34,4 =	22,0

[50]) Annual Trade Reports and Returns.

Der Grund dafür ist vor allem die Zunahme der Baumwollausfuhr, die durch die Entwicklung der Baumwollindustrie im Unterjangtsegebiet angeregt worden ist, und die sich wie folgt entwickelt:

Baumwollausfuhr Schasis in Hkw. Taels[51]):

1902	19 207
1924	9 625 000
1925	16 374 000
1926	19 415 000

Dieser Artikel machte 1902 *22 %* der Ausfuhr Schasis aus, 1924 schon 75 %, 1925 sogar 84 % und 1926 80 %.

Nicht am Jangtse selbst, sondern am Unterlauf des Hsiangflusses liegt der Haupthafen und die Hauptstadt der Provinz Hunan, Tschangscha. Bei einer Darstellung der Jangtsehäfen darf aber Tschangscha nicht übergangen werden, zumal es der wichtigste Vertragshafen an einem Jangtsenebenflusse ist. Durch seine günstige Verkehrslage ist der Hafen seit seiner Oeffnung für den Fremdhandel (1904) das Verteilungszentrum Hunans geworden, als welches bis dahin Hankow fungierte. Mit den wichtigen Handelsplätzen Hunans, Jotschow, Hsiangtan und Tschangtö, steht Tschangscha durch die Dampfschiffahrt und mit dem ersten auch durch die Bahn in Verbindung. Tschangscha liegt an dem schon fertiggestellten Abschnitt der Kanton-Hankow-Bahn. Reis, Antimon, Tee, Kohle und Holzöl sind die wichtigsten Exportartikel, und Baumwollwaren, Baumwollgarn, Zigaretten und Petroleum die wichtigsten Importartikel dieses Hafens. Neben den vegetabilischen Erzeugnissen gehören also wichtige mineralische zu der Ausfuhr. Die Kohle aus Pinghsiang in der Nachbarprovinz Kiangsi wird auf der Chuchow-Pinghsiang-Bahn nach Tschangscha gebracht und von dort weiter nach Hankow befördert. Der Handel Tschangschas hat sich trotz der innenpolitischen Unruhen, die es unter den Jangtsehäfen doch am meisten betroffen hat, auch in den beiden letzten Jahrzehnten stetig weiter entwickelt, wie die folgende Tabelle zeigt.

Gesamthandel Tschangschas in Millionen Hkw. Taels[52]):

1905	5,9 = 4,3 Mill. $
1912	22,1 = 16,4
1921	29,8 = 22,6
1929	38,1 = 24,4

Das an der Mündung des Tungtingsees gelegene Jotschow besitzt eine so günstige Verkehrslage, daß man bei seiner Oeffnung für den Fremdhandel im Jahre 1899 glaubte, von ihm eine zukünftige zentrale Bedeutung erwarten zu dürfen. Das hat Jotschow nicht erfüllt. Einmal ist der Bezirk Jotschows arm, zum anderen vollzieht sich aber der Güterverkehr der Provinz Hunan in stärkerem Umfange in direkter Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Tschang-

[51]) Annual Trade Reports and Returns.
[52]) Ebenda.

scha, Hankow und Schanghai. Es werden Holzöl, Tee und Reis ausgeführt, während in der Einfuhr nur Petroleum zu nennen ist. Der Handel Jotschows hat zugenommen, aber die absolute Ziffer des Gesamthandels ist den anderen Jangtsehäfen gegenüber doch sehr klein. Die folgende Tabelle gibt einen Ueberblick über die Entwicklung des Handels von Jotschow in den letzten dreißig Jahren.

Gesamthandel Jotschows in Millionen Hkw. Taels[53]):

1902	1,2 =	0,8 Mill. $
1912	6,8 =	5,1
1921	13,8 =	10,5
1929	21,3 =	13,6

Zwischen Hankow und Wuhu liegt der Haupthafen der Provinz Kiangsi, Kiaukiang, welcher durch die Dampfschiffahrt und durch eine Bahn mit der am Kanfluß gelegenen Hauptstadt Kiangsis und dem wichtigsten Hafen des Kanflusses, Nantschang, und mit dem bedeutendsten Porzellanmanufakturzentrum Chinas, Kin-te-schen, durch den Poyangsee und den Pokiang verbunden ist. Mit Schanghai und Hankow steht Kiaukiang in direkter Dampfschiffahrtsverbindung. Es gehört mit Hankow und Futschow an der Küste der Provinz Fukien zu den drei größten Teeausfuhrplätzen Chinas. Neben Tee sind Reis, China-Gras, Gras-Tuch, Tabak, Porzellan und Papier die wichtigsten Ausfuhrartikel, während in der Einfuhr die für das Jangtsegebiet typischen Einfuhrwaren Baumwollgarn, Baumwollwaren und Petroleum an der Spitze stehen. Die Ausfuhr von Tee machte im Jahre 1902 noch 44 % des Gesamtwertes aller durch die Hände der Seezollbehörde in Kiaukiang gehenden Ausfuhrartikel aus; sie ist heute, wie die folgende Tabelle zeigt, gegen früher aber, wie bei den anderen Teeausfuhrhäfen, wesentlich zurückgegangen, und zwar aus demselben Grunde[54]):

Jahr	Gesamtausfuhr in Mill. Hkw. T.	Teeausfuhr in Mill. Hkw. T	in % der Gesamtausfuhr
1902	9,4	4,1	44 %
1912	18,1	7,4	41 %
1924	32,5	4,6	14 %
1925	28,2	4,7	17 %
1926	26,1	6,5	25 %

Trotz der rückgängigen Teeausfuhr hat sich aber der Gesamthandel Kiaukiangs in den letzten drei Jahrzehnten gut entwickelt.

Gesamthandel Kiaukiangs in Millionen Hkw. Taels[55]):

1902	19,9 =	12,6 Mill. $
1912	35,1 =	25,9
1921	43,9 =	33,4
1929	69,— =	44,1

[53]) Annual Trade Reports and Returns.
[54]) Ebenda.
[55]) Ebenda.

Der ursprüngliche Nachteil der Lage Kiaukiangs, die stets zu einer Fahrt flußaufwärts über den Ausfluß des Sees hinaus nötig machte[56]), ist durch die Dampfschiffahrt vermindert worden. Das gleiche gilt von den Gefahren, die früher der stürmische See für die Bootsfahrt bot. Kiaukiang ist schließlich, wie man es erwartet hatte, nicht nur der Ausfuhrplatz für den grünen und schwarzen Tee, sondern auch das Handelszentrum Kiangsis geworden.

Der zwischen Kiaukiang und Nanking in der Provinz Anghwei gelegene Hafen Wuhu ist ein Spezialhafen für die Reisausfuhr und gleichzeitig der Haupthafen der Provinz Anghwei. Der nicht für die Deckung des eigenen Bedarfs erforderliche Reis wird hauptsächlich aus den Bezirken Ningkowfu und Lutschowfu Anghweis auf den Nebenflüssen des Jangtse und den zahlreichen Kanälen dieser Gegenden nach Wuhu gebracht und von hier aus per Seedampfer direkt nach Südchina, hauptsächlich nach der dichtbevölkerten Provinz Kwangtung, deren Hauptstadt und Haupthafen Kanton ist, transportiert. Außer diesem Artikel sind in weitem Abstande noch Seide aller Art, Rapssaat, Eisenerz, Federn, Weizen, Kuh- und Ochsenhäute für den Export zu nennen. In der Einfuhr bildet Petroleum den wichtigsten Artikel. Von der Mündung des Jangtse bis Wuhu können Seedampfer das ganze Jahr hindurch fahren. Da der Wasserstand oberhalb Wuhus im Winter für Seedampfer zu niedrig ist, werden die Güter hier umgeladen. In dieser Zeit bildet Wuhu einen Umschlagshafen.

Im Ausgang des vorigen Jahrhunderts ist mit Recht der Handel Wuhus als unentwickelt bezeichnet worden[57]). Der Gesamthandel des Platzes betrug z. B. 1897 nur 8 912 366 Hkw. Taels. Das hat sich in den folgenden Jahrzehnten nicht unwesentlich geändert.

Gesamthandel Wuhus in Hkw. Taels (in Millionen)[58]):

1902	19,1	= 12,1 Mill. $
1912	29,7	= 22,—
1921	33,3	= 25,3
1929	53,—	= 33,9

Nanking, das in der Provinz Kiangsu, flußabwärts von Wuhu, liegt, steht mit dem Auslande und der chinesischen Küste in unmittelbarer Dampfschiffahrtsverbindung. In Nanking stößt auf dem rechten Ufer die Eisenbahn von Schanghai und Hangtschow und in dem gegenüberliegenden Pukow, welches wirtschaftlich als Teilgebiet von Nanking gilt, auf dem linken Ufer die Linie von Peking und Tientsin auf den Jangtse. Nanking bildet durch den Ausbau der Eisenbahnen ähnlich wie Hankow einen Kreuzungspunkt zwischen Nord-Süd-(Eisenbahn-) und Ost-West-(Schiffahrts-)Verkehr. Der Handel Nankings war noch zu Beginn dieses Jahrhunderts nur mäßig entwickelt und machte erst einen Fortschritt, als die Schang-

[56]) Schumacher. Die chinesischen Vertragshäfen. S. 67.
[57]) Ebenda. S. 93.
[58]) Annual Trade Reports and Returns.

hai-Nanking-Bahn (1908), die Tientsin-Pukow- (1912) und die letztere kreuzende Lung-Hai-Bahn (1916) für den Verkehr eröffnet wurden, wie es die folgende Tabelle deutlich zeigt.

Gesamthandel Nankings in Millionen Hkw. Taels[59]):

1902	6,8 =	4,3 Mill. $
1912	12,3 =	9,1
1921	46,6 =	35,4
1929	34,3 =	22,—

Nanking ist durch die geschilderte Verkehrsentwicklung zu einem wichtigen Wirtschaftszentrum geworden. Dazu kommt neuestens noch, daß Nanking seit 1927 die Hauptstadt Chinas geworden ist, die 1929 schon eine Bevölkerung von 522 696 Seelen hatte. Nanking exportiert Erdnüsse, Eier und Eiprodukte, Seidengewebe und Tabak, es importiert Baumwollwaren, Zucker und Petroleum.

Im Zusammenhang mit diesem Aufstieg Nankings steht der Niedergang Tschingkiangs. Tschingkiang, die neue Hauptstadt der Provinz Kiangsu, liegt am Beginn des Jangtsedeltas, am Schnittpunkt des Jangtse und des Kaiserkanals. Infolge dieser günstigen Verkehrslage bildete es vor der Erschließung Chinas den Handelsplatz für den Hwaidistrikt und den Hauptmarkt für den Bezug aller Einfuhrwaren für die Provinzen Honan und Schantung. Diese Situation hat sich seit dem Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts geändert, als Schanghai den zuwachsenden Seedampferverkehr an sich zog und Tschingkiang aus seiner alten Stellung als Hauptmarkt für den Bezug aller Einfuhrwaren für die Provinzen Honan und Schantung verdrängt wurde. Die Einkäufer zogen es vor, den leicht erreichbaren größeren Platz selbst aufzusuchen[60]). Weiterhin hat die Oeffnung des inmitten der reichsten Reisgebiete gelegenen Jangtsehafens Wuhu im Jahre 1877 Tschingkiang seines Hauptausfuhrartikels, des Reises, beraubt[61]). Auf diesem Stande ist Tschingkiang dann in diesem Jahrhundert stehen geblieben. Der Hafen ist seit 1905 versandet, so daß die Jangtsedampfer hier nur mit Schwierigkeit landen können[62]). Die Handelsbeziehungen zwischen Tschingkiang, dem Hwaidistrikt und den Provinzen Honan und Schantung haben dann durch die Tientsin-Pukow-Bahn, welche zugunsten Nankings ablenkt, eine weitere Verschiebung erfahren.

Gesamthandel Tschingkiangs in Millionen Hkw. Taels[63]):

1902	30,2 =	19,— Mill. $
1912	22,3 =	16,5
1921	28,6 =	21,7
1929	25,5 =	16,3

[59]) Annual Trade Reports and Returns.
[60]) Schumacher. Die chinesischen Vertragshäfen. S. 86.
[61]) Ebenda.
[62]) Palmer, a. a. O. Bd. I Heft IV. S. 86.
[63]) Annual Trade Reports and Returns.

Die Ausfuhr von Seidengeweben, die noch im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts an der Spitze stand, ist stark zurückgegangen. Heute sind Bohnen, Bohnenkuchen, Erdnüsse, getrocknete Lilienblätter (eine Delikatesse für die Chinesen) und Sesamsaat die wichtigsten Ausfuhrartikel, während die Einfuhr auch hier aus den typischen Einfuhrgütern des Jangtseverkehrs, wie Baumwollgarn, Baumwollwaren, Petroleum, Zucker und Zigaretten besteht.

C. Zusammenfassung der Untersuchung.

Aus einer zusammenfassenden Untersuchung des Gesamthandels aller Jangtsehäfen ergibt sich, daß der Gesamthandel am Jangtse in einem Zeitraum von 1902—1929 auf das Vierfache zugenommen hat. Die reine Handelsbedeutung des Jangtse für China läßt sich am deutlichsten aus einem Vergleich des Gesamthandels der Jangtsehäfen mit dem Gesamthandel aller chinesischen Häfen — jeweils soweit sie vom Seezoll erfaßt werden — erkennen.

Gesamthandel aller chinesischen Häfen und aller Jangtsehäfen in Millionen Hkw. Taels:

	Chinesische Häfen[64])	Jangtsehäfen[65])
1902	1 333,1	575,1 = 43 %
1912	1 955,8	816,3 = 42 %
1921	3 288,2	1 413,5 = 43 %
1929	4 720,0	2 190,6 = 46 %

Demnach macht der Jangtsehandel zwischen 42—46% des von dem Seezoll erfaßten Handels aller chinesischen Häfen aus und ist damit nicht weit von dem hälftigen Anteil entfernt. Dieser Anteil entspricht zwar ungefähr dem Bevölkerungsanteil des Stromgebietes an der Gesamtbevölkerung Chinas, geht aber über den Gebietsanteil von einem Drittel wesentlich hinaus.

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, daß mit den vorstehenden Zahlen nicht der gesamte Jangtsehandel erfaßt wird. Es wurde jedoch schon oben ausgeführt, daß die bestehenden Lücken zwar nicht unbeachtlich, aber doch nicht von einer irgendwie entscheidenden Bedeutung für das Gesamtbild sind. Immerhin können wenigstens zur Ergänzung die Zahlen noch angeführt werden, die von den neuerdings aufgehobenen „Native Customs" ermittelt werden, die im Jangtsegebiet der Kontrolle der „Maritime Customs" unterstehen und die auch allein aus diesem Grunde zugänglich sind. Es handelt sich hierbei um fünf Stationen, von denen drei am Unterlauf und zwei am Mittellauf liegen (Schanghai, Wuhu, Kiaukiang, Schasi und Itschang). Der hier erfaßte Handel spielt sich in der Regel zwischen dem betreffenden

[64]) Foreign Trade of China 1902, 1912, 1921 u. 1929. Part. I: Report and Abstract of Statistics. Herausgegeben von den Maritime Customs, China.
[65]) Annual Trade Reports and Returns.

Vertragshafen, zu dem die Stationen gehören, und einem Nicht-Vertragshafen („Binnenplatz") ab, wobei es sich um die Beförderung auf Schiffen einheimischer Bauart handelt.

Dieser Handel betrug in Mill. Hkw. Taels[66]).

1912	22,1
1921	157,4
1929	153,8

Von diesem Handel entfallen mehr als zwei Drittel auf Schanghai. Er spielt sich vor allem zwischen Schanghai und Nicht-Vertragshäfen an der Küste oder im Stromdelta ab, also dort, wo die Dschunkenfahrt durch die gute Möglichkeit, den Wind auszunutzen, wie später noch zu zeigen sein wird, in gewissem Umfange erhalten geblieben ist. Außerdem lebt die Dschunkenfahrt noch auf den Nebenflüssen und den zahllosen kleinen Kanälen. Das starke Anwachsen dieses Dschunkenhandels im zweiten Jahrzehnt dürfte zum Teil auf den Schiffsraummangel bei den Dampfern während des Weltkrieges zurückzuführen sein. Diese Notlage scheint aber den Dschunken überhaupt wieder neue Lebensmöglichkeiten gezeigt zu haben, so daß der Dschunkenhandel dann die einmal erreichte Höhe beibehalten konnte. Dazu dürfte die starke wirtschaftliche Entwicklung am Delta um den wirtschaftlichen Mittelpunkt Schanghai herum viel beigetragen haben. Es kommt jedoch nur ein lokal begrenzter Handel hierbei in Betracht. Die Entwicklung des Gesamthandels in den einzelnen Häfen ist in der folgenden Tabelle zusammengestellt, aus der sich zunächst ergibt, daß nur Tschingkiang und Itschang einen Rückgang aufzuweisen haben. Andererseits haben die an sich zu der Gruppe der kleineren Häfen gehörigen Plätze Schasi und Jotschow eine relativ außerordentliche Zunahme erfahren. Im übrigen ist die Entwicklung Nankings, Schanghais und Tschangschas am lebhaftesten gewesen.

Entwicklung der einzelnen Häfen von 1902—1929 in Millionen USA.-$[67]):

Hafen	1902	1912	1921	1929	Zunahme 1929 ./. 1902 in %
Schanghai .	218,1	363,7	702,9	942,5	430 %
Hankow . .	63,1	114,7	153,1	209,1	350 %
Tschungking	15,5	19,9	39,6	50,1	320 %
Kiaukiang. .	12,6	25,9	33,4	44,1	350 %
Wuhu . . .	12,1	22,0	25,3	33,9	280 %
Tschangscha	7,3 (1905)	16,4	22,6	24,4	410 %
Schasi . .	1,0	4,2	6,4	22,0	2 300 %
Nanking . .	4,3	9,1	35,4	22,0	500 %
Tschingkiang	19,0	16,5	21,7	16,3	— 14 %
Jotschow . .	0,8	5,1	10,5	13,6	1 750 %
Wanhsien .		7,0 (1918)	6,3	13,5	200 %
Itschang . .	15,9	6,4	14,9	10,3	— 35 %

[66]) Annual Trade Reports and Returns.
[67]) Ebenda.

Ein fast immer die Hälfte übersteigender Teil des Jangtsehandels entfällt dabei auf den Außenhandel.

Anteil des Außenhandels am Gesamthandel aller Jangtsehäfen von 1902—1929 in Millionen Hkw. Taels und %:

	Gesamthandel	Außenhandel = %[68])
1902	575,1	309,3 = 54 %
1912	816,3	429.9 = 53 %
1921	1 413,5	733,5 = 52 %
1929	2 190,6	1 085,1 = 50 %

Der weitaus größte Teil dieses Außenhandels entfällt allerdings auf Schanghai, dessen Anteil an dem Außenhandel aller Jangtsehäfen betrug:

	Außenhandel Sch.[69]) in Mill. Hkw. T.		Anteil Schanghais am Außenhandel d Jangtse
1902	295,6	=	96 %
1912	382,2	=	89 %
1921	649,8	=	89 %
1929	998,3	=	92 %

Dies Verhältnis von Binnenhandel und Außenhandel beweist, wie stark beide in Wechselwirkung stehen, insbesondere über den Mittlerhafen Schanghai. So befruchten sich auch Seeverkehr und Binnenverkehr.

Die Bedeutung des Jangtsehandels für den Außenhandel geht aber auch deutlich hervor aus einem Vergleich zwischen dem gesamtchinesischen Außenhandel und dem Außenhandel der Jangtsehäfen.

Anteil des Außenhandels am Jangtse am gesamten Außenhandel Chinas von 1902—1929 in Millionen Hkw. Taels[70]):

	ganz China	am Jangtse
1902	539,7[71])	309,3 = 55 %
1912	868,9	429,9 = 49 %
1921	1 560,8	733,5 = 47 %
1929	2 312,6	1 085,1 = 47 %

Bemerkenswert ist, daß das Maß der Zunahme des Gesamthandels für alle drei Abschnitte des Stromes ungefähr das gleiche ist. Die Anteile der einzelnen Stromabschnitte am Gesamthandel des Jangtse weisen jedoch große Unterschiede auf. Der Löwenanteil von 90 % des Gesamthandels entfällt aber auf den Unterlauf. Mittel- und Oberlauf teilen sich fast gleichmäßig in den Rest.

---

[68]) Annual Trade Reports and Returns.
[69]) Ebenda.
[70]) Ebenda.
[71]) Foreign Trade of China.

Anteil des Gesamthandels am Jangtse auf den einzelnen Stromabschnitten in Millionen Hkw. Taels[72]):

Jahr	Oberlauf Hkw. T.	%	Mittellauf Hkw. T.	%	Unterlauf Hkw. T.	%	Gesamthandel Hkw. T. = USA $
1902	24,7	= 4 1/3 %	27,9	= 4 2/3 %	522,5	= 91 %	575,1 = 362,3 $
1912	26,9	= 3 1/3 %	43,3	= 4 2/3 %	746,1	= 92 %	816,3 = 604,0
1921	60,4	= 4 1/4 %	71,5	= 5 %	1281,6	= 90 3/4 %	1413,5 = 1 074,2
1929	99,4	= 4 1/2 %	109,9	= 5 %	1981,2	= 90 1/2 %	2190,6 = 1 402,0

Für die Betrachtung des eigentlichen Binnenschiffahrtsverkehrs auf dem Jangtse muß allerdings der Außenhandel Schanghais außer Betracht bleiben. Der Außenhandel Schanghais berührt, abgesehen von dem äußeren Delta und dem Wangpukiang, noch nicht den Jangtse, jedenfalls nicht seine eigentliche Binnenschiffahrt. Bei den weiter flußauf liegenden Häfen fällt aber auch der Außenhandel zunächst oder schließlich der Binnenschiffahrt anheim. Die Ausschaltung des Außenhandels Schanghais reduziert, wie aus dem oben Gesagten hervorgeht, die für die Binnenschiffahrt in Betracht kommenden Gesamthandelsziffern auf fast die Hälfte. Schaltet man also den Außenhandel Schanghais aus, dann ergibt sich das folgende Zahlenbild über die absoluten Werte und die Anteile der einzelnen Stromabschnitte am Gesamthandel.

Anteil der einzelnen Stromabschnitte am Gesamthandel der Jangtsehäfen ohne den Außenhandel Schanghais in Millionen Hkw. Taels[73]):

Jahr	Oberlauf	Mittellauf	Unterlauf	Gesamthandel Hkw. T. = USA $
1902	24,7 = 8 %	27,9 = 9 %	226,9 = 83 %	279,5 = 176,1
1912	26,9 = 6 %	43,3 = 10 %	363,8 = 84 %	434,— = 321,2
1921	60,4 = 8 %	71,5 = 9 %	631,8 = 83 %	763,7 = 580,4
1929	99,4 = 8 %	109,9 = 9 %	982,9 = 83 %	1192,2 = 763,—

Abgesehen von dem Außenhandel Schanghais entfallen also doch über acht Zehntel des Gesamthandels auf den Unterlauf. Wenn es sich hierbei auch um Wertangaben handelt, so dürften vermutlich Mengenangaben an dem Bilde, daß sich der Verkehr auf dem Jangtse in diesem Ausmaße auf dem Unterlauf abspielt, nichts Wesentliches ändern.

Im Unterlauf ist der Handel in Schanghai und Hankow konzentriert. Bei einem Anteil der Häfen des Unterlaufes von rund 80 % am Gesamthandel der Jangtsehäfen (ohne Außenhandel Schanghais) macht der Anteil Schanghais und Hankows am Gesamthandel aller Jangtsehäfen (ohne Außenhandel Schanghais) in neuerer Zeit allein rund drei Viertel aus. Schanghai zeigt dabei eine Tendenz zur Vergrößerung seines Anteils, während von Hankow das Umgekehrte festzustellen ist. Auch in diesen Zahlen muß wieder die stärkere Entwicklung Schanghais als Binnenplatz in Erscheinung treten.

[72]) Annual Trade Reports and Returns.
[73]) Ebenda.

Anteil der zwei größten Häfen am Jangtsehandel, ohne den Außenhandel Schanghais, von 1902—1929 in Millionen USA.-$[74]):

Jahr	Schanghai ohne Außenhandel	Hankow	Schanghai u. Hankow	Gesamthandel o. Außenh. Schgh.
1902	31,8 = 18 %	63,1 = 36 %	54 %	176,1
1912	80,8 = 25 %	114,7 = 36 %	61 %	321,2
1921	287,— = 50 %	153,1 = 26 %	76 %	580,4
1929	367,5 = 48 %	209,1 = 27 %	75 %	763,—

Im Gegensatz zum Unterlauf weist keiner der Häfen im Mittellauf eine dominierende Stellung auf. Tschangscha und Schasi halten sich ungefähr die Waage und zeigen einen jeweils ungefähr doppelt so umfangreichen Handel wie Jotschow und Itschang.

Im Oberlauf ist aber wiederum der Verkehr in einem Platze, in Tschungking, konzentriert. Tschungking steht heute, den absoluten Ziffern nach, wenn auch in weitem Abstand, hinter Hankow an dritter Stelle unter den Jangtsehäfen. Sein Anteil schwankt zwischen 6 und 9 % am Gesamthandel aller Jangtsehäfen (ohne Außenhandel Schanghais).

Anteil Tschungkings am Jangtsehandel von 1902—1929 in Millionen USA.-$[75]):

	Tschunking	Gesamthandel (ohne Außenh. Schanghais)
1902	15,5 = 9 %	176,1
1912	19,9 = 6 %	321,2
1921	39,6 = 7 %	580,4
1929	50,1 = 7 %	763,—

Konzentriert sich der Handel auf dem Unterlauf und dem Oberlauf vorwiegend in drei Hafenplätzen, so ist zu bemerken, daß die Zahl der wichtigeren Häfen überhaupt, namentlich in Anbetracht der Stromlänge, außerordentlich gering ist. Das bedeutet verkehrsmäßig, daß sich der Hauptteil des Verkehrs nur zwischen wenigen Plätzen abspielt[76]). Wenn man eine untere Grenze für die wichtigeren Häfen bei 20 Millionen USA.-Dollar jährlichen Gesamthandels annehmen will, dann kommen nur acht Häfen in Betracht, bei einer unteren Grenze von 30 Millionen Dollar sind es nur noch fünf Häfen.

---

[74]) Annual Trade Reports and Returns.
[75]) Ebenda.
[76]) Im Gegensatz dazu befinden sich z. B. am Rhein auf der nur 433 km langen Strecke von Mannheim bis zur holländischen Grenze nicht weniger als 28 wichtigere Häfen.

Kapitel V

Der Schiffsverkehr auf dem Jangtse.

A. Der Schiffsverkehr im allgemeinen und der Güterverkehr.

Als der Venezianer Marco Polo im 13. Jahrhundert als hoher Beamter in China war, hat ein chinesischer verantwortlicher Zollbeamter — vielleicht etwas übertreibend — mitgeteilt, daß alljährlich 200 000 Fahrzeuge den Jangtse heraufpassieren, ohne die zu rechnen, welche flußabwärts gehen[1]). Geradezu von einem Schiffsgewimmel auf dem Strom und seinen Nebenflüssen sprechen auch alle späteren Berichte bis tief in das 20. Jahrhundert hinein. An irgendwelchen statistischen Angaben fehlt es aber völlig. Es liegen nur gelegentliche und zufällige Schätzungen vor. Schumacher[2]) stellt 1899, nachdem er einige der vorliegenden Zahlenbeispiele angeführt hat, fest: „Das Bild der Rührigkeit, das diese Zahlen hervorrufen, bestätigt der Anblick fast jeder chinesischen Hafenstadt". Aufschlußreich sind die Beispiele, auf die verwiesen wird. Die Anzahl der Fahrzeuge, die regelmäßig in der beschwerlichen Fahrt durch die Jangtseengen nach Tschungking beschäftigt sind, wird seinerzeit auf 2500 angegeben. In dem am Mittellauf gelegenen Schasi sind am Stadtufer an einem Tage des Jahres 1896 mehr als 1500 Dschunken gezählt worden. Nach einer Schätzung der Seezollbehörde in Hankow wird für die 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts die Zahl der chinesischen Schiffe, die alljährlich die Mündung des größten Jangtsenebenflusses, des Han, besuchen, auf 23 500 mit einer Tragfähigkeit von 1 000 000 Tonnen angegeben. Das Vordringen der Dampfschiffahrt hat aber dies Bild völlig verändert. Gerade auf dem Jangtse ist die Dampfschiffahrt dem einheimischen Schiffergewerbe zum Verhängnis geworden. Schon Schumacher[3]) stellt um die Jahrhundertwende fest, daß inzwischen auf dem Unterlauf die Dschunken, soweit sie nicht dem kleinen Lokalverkehr dienen, fast ver-

[1]) B. Navarra. A. a. O. Nr. 5. S. 61.
[2]) Schumacher. Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China. Berlin 1899. S. 83.
[3]) Schumacher. Ebenda S. 87.

schwunden sind, und daß ähnliches in verringertem Maße auch für den Mittellauf bis Itschang gilt. Das weitere Vordringen der Dampfschiffahrt auch im Oberlauf und die Ausdehnung der Dampfschifffahrt auf dem gesamten Strom hat den Dschunken weitere Lebensmöglichkeiten genommen. Es gehörte schon ein ganz besonderes Ereignis dazu, daß der Dschunkenverkehr wieder einmal zunahm statt abnahm. Dieses Ereignis war der Weltkrieg, der auf dem Jangtse, wie schon erwähnt, einen außerordentlichen Schiffsraummangel hervorrief, weil ein Teil der Flotte in den Küstendienst trat für Schiffe, die ihrerseits wieder im Seedienst fuhren. Für die Beobachtung dieser Vorgänge stehen allerdings nur die lückenhaften Angaben über den Schiffsverkehr in den fünf schon früher genannten, vom Seezoll kontrollierten „Native Customs"-Stationen am Jangtse zur Verfügung. Hiernach entwickelte sich der Dschunkenverkehr wie folgt[4]).

Dschunkenverkehr in fünf Native Customs am Jangtse (ein- und ausgehende Dschunken nach Anzahl):

	1912	1921	1929
Schanghai	10 676	56 075	49 134
Wuhu	34 702	246 993	104 100
Kiaukiang	24 998	30 515	22 975
Schasi	42 213	31 488	25 766
Itschang	42 518	18 983	7 892
Zusammen:	155 107	384 054	209 867

Die außerordentliche Zunahme des Dschunkenverkehrs, die das Jahr 1921 noch zeigt, hat sich inzwischen wieder in eine rückgängige Entwicklung verwandelt. Wie aber die Zahlen über den diesem (zum Schluß des vorigen Kapitels behandelten) Verkehr entsprechenden Handel zeigen, ist der Handelswert 1929 gegen 1921 nicht nennenswert zurückgegangen. Man wird deshalb annehmen dürfen, daß sich inzwischen der Dschunkenverkehr dem in Betracht kommenden Handelsvolumen angepaßt hat. Dieses Handelsvolumen ist aber aus den früher angegebenen Gründen etwas höher als in der Zeit vor dem Weltkriege.

Der Grad der Verkehrsentwicklung eines Stromes kann nur im Rahmen des allgemeinen wirtschaftlichen Fortschrittes des betreffenden Landes beurteilt werden. Die Verkehrsentwicklung des Jangtse ist am deutlichsten im Vergleich mit der Verkehrsentwicklung Chinas zu veranschaulichen. Dazu eignen sich die Verkehrszahlen, die die Tonnage der in den Vertragshäfen ein- und ausgehenden Schiffe, soweit sie vom Seezoll erfaßt werden, angeben. Danach ist die Entwicklung des chinesischen Gesamtschiffsverkehrs die folgende:

1902	54,— Mill. Tonnen[5])
1912	86,2
1921	114,6
1929	154,7

[4]) Annual Trade Reports and Returns.
[5]) Foreign Trade of China. Part. I.

Demgegenüber beträgt der vom Seezoll erfaßte Gesamtschiffsverkehr aller Jangtsehäfen auf dem Hauptstrom und den Nebenflüssen:

1902	34,3 Mill. Tonnen[6])
1912	52,8
1921	72,5
1929	90,6

Auf den Jangtse entfällt demnach regelmäßig mehr als die Hälfte des gesamten Schiffsverkehrs Chinas.

Vergleicht man die Verkehrszahlen mit den Zahlen über den Umfang des Handels, so ergibt sich, daß der Anteil des Jangtseverkehrs am chinesischen Gesamtverkehr wesentlich größer ist, als der Anteil des Jangtsehandels am chinesischen Gesamthandel.

Anteil des Jangtseverkehrs am chinesischen Gesamtverkehr[7]):

	Gesamtverkehr Chinas	Jangtseverkehr	
1902	54,— Mill. Tonnen	34,3 Mill. T.	= 63 %
1912	86,2 „ „	52,8 „ „	= 61 %
1921	114,6 „ „	72,5 „ „	= 63 %
1929	154,7 „ „	90,6 „ „	= 59 %

Anteil des Jangtsehandels am chinesischen Gesamthandel[8]):

	Gesamthandel Chinas	Jangtsehandel	
1902	1 333,1 Mill. Hkw. T.	575,1 Mill. Hkw. T.	= 43 %
1912	1 955,7 „ „ „	816,3 „ „ „	= 42 %
1921	3 288,2 „ „ „	1 413,5 „ „ „	= 43 %
1929	4 720,— „ „ „	2 190,6 „ „ „	= 46 %

Irgendwelche Folgerungen hieraus wird man aber aus statistisch-methodologischen Gründen nicht ziehen dürfen. Die den Zählungen über den Handel einerseits und den Verkehr andererseits zugrunde liegenden Tatsachen sind im einzelnen zu verschieden und zu kompliziert, als daß allgemeine Schlüsse in Kürze erlaubt wären. Vom Standpunkt der Häfen aus gesehen, ist der Jangtseschiffsverkehr jedenfalls wesentlich reger als der der Gesamtheit der übrigen hier berücksichtigten Häfen, deren Zahl um mehr als das Doppelte so groß ist als die Zahl der erfaßten Jangtsehäfen.

Betrachtet man die Entwicklung der beiden Zahlenreihen, so zeigt sich, daß für den Jangtse die Schiffsverkehrsziffern sich nur auf fast das Dreifache vermehrt haben, die Handelsziffern dagegen auf das Vierfache. Diese Entwicklung tritt erst im letzten Jahrzehnt in Erscheinung und findet auch hinsichtlich der gesamtchinesischen Entwicklung keine Parallele, obwohl auch hier die Handelszahlen etwas stärker als die Verkehrszahlen sind.

Von dem angeführten Gesamtverkehr entfällt, wie beim Handel, der bei weitem größte Teil auf den Unterlauf, wie die folgende Tabelle zeigt[9]). Leider lassen sich mangels Unterlagen (jedenfalls bis

---

[6]) Annual Trade Reports and Returns.
[7]) Siehe S. 67.
[8]) Siehe S. 61.
[9]) Annual Trade Reports and Returns.

1920) nicht die in Schanghai aus- und eingehenden Seedampfer ausschalten, um den reinen Binnenverkehr erfassen zu können.

Gesamtverkehr aller Jangtsehäfen in 1000 Tonnen:

	1902	1912	1921	1929
Unterlauf	31 973 = 93¼ %	48 675 = 92⅐ %	66 871 = 92⅕ %	84 028 = 92⅔ %
Mittellauf	2 207 = 6¼ %	4 057 = 7⅐ %	5 224 = 7⅕ %	5 454 = 6 %
Oberlauf	79 = ¼ %	80 = ⅐ %	418 = ⅗ %	1 138 = 1⅛ %
	34 259	52 812	72 513	90 620

Die Gründe für die Entwicklung eines intensiven Verkehrs auf dem Jangtse sind, noch einmal zusammengefaßt, hauptsächlich die folgenden:

1. Die bereits in früherem Zusammenhange angeführten natürlichen Vorzugsbedingungen, wie die genügende Tiefe, die reichliche Wasserführung, die vorzügliche Mündung und zahlreiche Anschlüsse des Stromes an das übrige chinesische Wasserstraßennetz sowie die günstige Verbindung des Jangtse mit seinen schiffbaren Nebenflüssen und Kanälen. Außerdem kommt die Eissperre auf dem Jangtse nicht vor, so daß die Schiffahrt auf dem Jangtse das ganze Jahr hindurch möglich ist.
2. Das Fehlen einer nennenswerten Konkurrenz anderer Verkehrswege (Eisenbahn usw.).
3. Die Dichte der Bevölkerung, die hoch entwickelte Landwirtschaft, die ausgedehnte alte Manufaktur des ganzen Jangtsegebietes und die emporgewachsene moderne Industrie im Unterlauf des Stromes führen zu einem regen Güteraustausch zwischen den verschiedenen Teilen des Stromgebietes selbst und zwischen diesem und den anderen Gebieten Chinas sowie dem Auslande.
4. Die Mannigfaltigkeit der Güter führt außerdem zu einer Kontinuität des Frachtanfalls. Selbst soweit die landwirtschaftliche Produktion allein in Betracht kommt, verhindert die Verschiedenheit der Erntezeiten nach Gebiet und Produkt einen saisonartigen Charakter des Verkehrs. Dazu kommt aber noch der zeitlich nicht beschränkte Verkehr in Mineralien, in Halb- und Fertigfabrikaten, und schließlich der ständige Personenverkehr.

Während ein Gut, die Kohle, das wichtigste Transportgut des Rheinverkehrs bildet[10]), und zwei Güter, Kohle und Eisenerz, z. B. den Transport auf der Oder beherrschen[11]), ist für den Jangtseverkehr, der wirtschaftlichen Struktur seines Stromgebietes entsprechend, eine Vielzahl von Transportgütern bezeichnend, von denen

[10]) Napp-Zinn. Binnenschiffahrt, in: Wörterbuch der Volkswirtschaft. Jena 1931. Bd. I. S. 410.

[11]) H. v. Bartenwerfer. Die Oderschiffahrt in der Nachkriegszeit. Berlin 1928. S. 37.

keines eine ganz überwiegende Bedeutung hat. Wie Kohlen, Ge-Güter die Grundlage des Elbverkehrs bilden[12]), so sind Baumwollwaren, Baumwolle, Baumwollgarn, Seide, Tee, Pflanzenöl, Zucker, Getreide, Kohlen, Erz und andere die Grundlage des Jangtseverkehrs. Wenn es ein Charakteristikum der Jangtseschiffahrt gibt, so ist es eben diese Vielheit der in großen Mengen verladenen Güter. Die Buntheit der Transportgüter auf dem Jangtse hat von jeher schon bestanden. Bei den zu beobachtenden Veränderungen der Verkehrsgüter handelt es sich nur um Aenderungen in der Rangordnung der Bedeutung. Beispielsweise bildeten früher Tee und Seide die wichtigsten Verkehrsgüter auf dem Jangtse. Heute tritt vor allem der Tee weit hinter Baumwolle, Baumwollgarn, Holzöl und Sesamsaat zurück. Gewöhnlich werden in der Talrichtung die landwirtschaftlichen Produkte wie Baumwolle, Seide, Tee, Holzöl, Sesamsaat, Reis, Sojabohnen, Eier, Eiprodukte und Häute, ferner die Mineralien Eisen, Antimon, Wolfram, Kohlen und Salz, und von Fertigwaren Seidengewebe befördert.

Dagegen werden in der Bergrichtung außer den Fertigfabrikaten, zu denen vorwiegend Baumwollwaren gehören, noch Baumwollgarn, Zucker, wiederum Kohlen, dann Petroleum und Zigaretten transportiert. Neben den hochwertigen Gütern kommt demnach in beiden Richtungen auch eine größere Anzahl von Massengütern in Betracht. Dadurch wird eine rationelle Betriebsführung der Jangtseschiffahrt ermöglicht, da gemischte Ladungen für die Ausnutzung der Ladefähigkeit der Schiffe und den Ertrag an Frachten am vorteilhaftesten sind.[13])

B. Der Personenverkehr.

Im Vergleich zu den Eisenbahnen spielt die moderne Binnenschiffahrt für den Personenverkehr im allgemeinen nur eine untergeordnete Rolle, denn der Personenverkehr vollzieht sich in erster Linie unter den Gesichtspunkten der Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit, worin die Binnenschiffahrt der Eisenbahn gegenüber nachsteht; für den eigentlichen Reiseverkehr kommt daher die Binnenschiffahrt in der Regel nicht in Betracht. Aber die Binnenschiffahrt bietet eine weit größere Bequemlichkeit als die Eisenbahn; sie ist daher in hohem Maße geeignet, für Vergnügungsreisen in der guten Jahreszeit, wie überhaupt für alle Reisen, bei denen die möglichste Bequemlichkeit der Fahrt bevorzugt wird. Daher vermittelt die Binnenschiffahrt einen regen Personenverkehr von großen Städten nach benachbarten Ausflugsorten, aber auch den Verkehr auf größeren Strecken, vor allen Dingen auf landschaftlich bevorzugten Strömen und Flüssen. So besteht ein ausgedehnter, in festen Linien-

[12]) H. Burmester. Die Entwicklung der Elbschiffahrt. Berliner Diss. 1928. S. 58.

[13]) E. Sax. Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Bd. II.: Land- und Wasserstraßen. Berlin 1920. S. 134.

fahrten betriebener Personendienst namentlich auf dem Rhein zwischen Mannheim, Köln und Rotterdam, auf der Donau, den „Großen Seen', teilweise auch noch auf dem Mississippi.[14])

Anders liegt es für den Personendienst auf dem Jangtse. Die Binnenschiffahrt kommt hier fast allein für den gesamten Verkehr in Betracht, da die Eisenbahn im Oberlauf und Mittellauf fehlt und im Unterlauf nur vereinzelte Strecken fährt. Daher handelt es sich bei dem Personenverkehr auf dem Jangtse um einen echten Reiseverkehr. Er beschränkt sich nicht auf einige Strecken und bestimmte Jahreszeiten, sondern erstreckt sich auf den ganzen Strom von der Mündung bis Suitschow und besteht das ganze Jahr hindurch.

Mit der Entwicklung des Handels ist auch der Personenverkehr auf dem Jangtse lebhafter geworden. Ueber die Entwicklung des Personenverkehrs gibt die folgende Tabelle Auskunft, die die Zahl der ein- und ausfahrenden Passagiere aller Jangtsehäfen, soweit sie vom Seezoll erfaßt wird, in den einzelnen Jahren wiedergibt[15]):

1902	1 916 611	Passagiere
1912	3 789 410	„
1921	4 952 114	„
1926	5 333 190	„

Demnach ist der Personenverkehr auf dem Jangtse in 25 Jahren auf fast das Dreifache gestiegen. Da die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse nicht der Auswanderung, sondern vor allem geschäftlichen und beruflichen Zwecken dient, ist der Personenverkehr jeweils in der Ein- und Ausfahrt der einzelnen Häfen gleich umfangreich.

Der Personenverkehr ist, wie der Güterverkehr, im Unterlauf des Stromes am lebhaftesten, wie es die folgenden Zahlen zeigen.

Personenverkehr auf dem Jangtse von 1902—1926 (1000)[16]):

	1902		1912		1921		1926	
Unterlauf	1 829	= 95 4/10 %	3 182	= 83 9/10 %	3 583	= 72 3/10 %	4 078	= 76 1/2 %
Mittellauf	86	= 4 5/10 %	601	= 15 9/10 %	1 340	= 27 1/10 %	1 203	= 22 1/2 %
Oberlauf	2	= 1/10 %	7	= 2/10 %	29	= 6/10 %	52	= 1 %
Zus.:	1 917	100 %	3 790	100 %	4 952	= 100 %	5 333	= 100 %

Auffallend ist die Verschiebung in den Anteilen der verschiedenen Stromabschnitte am Personenverkehr. Der Anteil des Unterlaufs ist erheblich in den letzten Jahren zurückgegangen, wenn sich auch die Verkehrszahlen absolut mehr als verdoppelt haben. Der fast auf ein Viertel angewachsene Anteil des Mittellaufs hat inzwischen erhebliche Bedeutung erlangt. Die Zahlen für 1902 müssen allerdings bei der Beobachtung der Entwicklung außer Betracht bleiben, da damals Tschangscha noch nicht zu den Vertragshäfen gehörte und deshalb in der Statistik nicht erfaßt ist. Tschangscha stellt aber 8/10 des Per-

[14]) K. L. Schecher. Verkehrslehre der Binnenschiffahrt. Halle a. S. 1911. S. 69.
[15]) Annual Trade Reports and Returns.
[16]) Ebenda.

sonenverkehrs im Mittellauf des Jangtse, da es das Zentrum des regen Hsiang- und Tungtingverkehrs bildet. Trotzdem bleibt eine besonders starke Entwicklung des Personenverkehrs im Mittellauf zu verzeichnen, die sich aus der Zunahme des vorteilhafteren Dampferverkehrs erklärt. Andererseits ist der relative Verlust des Unterlaufs zu einem guten Teile aus dem Ausbau der Eisenbahnen in diesem Abschnitt, insbesondere der Nanking—Schanghai—Hangtschow-Linien zu erklären. Namentlich im Personenverkehr wirkt sich diese Konkurrenz der Binnenschiffahrt aus.

Eine der wichtigsten Gründe für den schwachen Personenverkehr im Oberlauf ist der außerordentlich hohe Fahrpreis, auf den noch zurückzukommen ist. Dieser hohe Fahrpreis ist allerdings durch die infolge der Vergrößerung der Fahrzeuge verminderten Unkosten und durch die Konkurrenz der Schiffahrtsunternehmungen inzwischen auf die Hälfte bezw. bis auf ¾ herabgesezt worden. Aber der herabgesetzte Preis ist immer noch zu hoch für den weitaus überwiegenden Teil der chinesischen Bevölkerung.

Der lebhafte Personenverkehr gibt der Binnenschiffahrt auf dem Jangtse seine Eigenart, die man nirgendwo auf einem Strom der Welt finden kann. Der Doppelaufgabe, Güter- und Personenverkehr, entsprechend ist die Binnenschiffahrt auf dem Jangtse eine gemischte Schiffahrt.

C. Die Frachten- und Personentarife.

Wie an anderen Stellen ausgeführt wurde, besteht grundsätzlich keine Konkurrenz für die Jangtseschiffahrt, weder durch Eisenbahnen, noch durch den sonstigen Landverkehr, noch durch die Küstenschiffahrt. Die Frachtenbildung auf dem Jangtse vollzieht sich daher innerhalb der Binnenschiffahrt selbst. Als Konkurrenten treten die Dampfschiffahrt, die Dschunken und die Segelschiffahrt, von denen die letztere sich auf den Unterlauf des Stromes beschränkt, auf. Wie oben ausgeführt wurde, ist der Anteil der Dschunken am Gesamtverkehr heute sehr gering. Das gleiche gilt von den Segelschiffen europäischer Bauart, die wegen der Windverhältnisse nur im Unterlauf verkehren können. Für die Frachtenbildung auf dem Jangtse ist deshalb bei dem beschränkten Anteil anderer Schiffstypen die Dampfschiffahrt allein bestimmend, zumal ihre Ueberlegenheit durch die geschichtliche Entwicklung bestätigt wird. Als Konkurrenten stehen sich Klein- und Großschiffahrtsgesellschaften in der Dampfschiffahrt gegenüber. Der Konkurrenzkampf ist dadurch verschärft, daß die Dampfschiffahrt von verschiedenen Nationen betrieben wird. Die Kleingesellschaften sind aber je länger je mehr in den Hintergrund getreten. Als Rivalen stehen sich sechs Großschiffahrtsgesellschaften dreier Nationen gegenüber, nämlich die vier alten Großgesellschaften, die China Navigation Co., Nisshin Kaisha Co., Indo-China St. N. Co., China Merchants St. N. Co., und die zwei

neuen, nicht ganz so großen Gesellschaften San Peh St. N. Co. und Ningpo-Shao-Shing St. N. Co. Der Konkurrenzkampf durch Frachtenunterbietungen zwischen diesen Gesellschaften war zeitweise so weit gegangen, daß die Gesellschaften keinen Gewinn mehr erzielten. Um die Rentabilität zu sichern, ist 1929 ein Preiskartell von ihnen gegründet worden[17]), welches die Frachten sowie die Fahrpreise der Kartellmitglieder auf dem ganzen Strom kontrolliert.[18]) Kartellvereinbarungen in der Jangtse-Dampfschiffahrt sind nichts Neues. Sie sind nur immer wieder, wenn ein neuer Konkurrent, wie z. B. die japanischen Gesellschaften, auf den Plan trat, zerfallen. Eine neue nennenswerte Konkurrenz hat immer wieder Frachtenkämpfe entfesselt, bis die Verluste so allgemein und so groß waren, daß nur ein neues Frachtenkartell wieder die Rentabilität sicherstellen konnte. Die sechs kartellierten Großschiffahrtsgesellschaften hatten 1930 einen Gesamtschiffspark von 75 Dampfern mit einer Gesamttonnage von 142 522 t.[19]) Der Gesamtdampferbestand auf dem Jangtse betrug 1930 123 Dampfer mit einer Gesamttonnage von 180 698 t.[20]) Die Tonnage der sechs kartellierten Großgesellschaften machte also über 80% des Gesamttonnagebestandes auf dem Jangtse aus.

Außer Betracht können die im Unterlauf ihre Reise fortsetzenden Ozeandampfer bleiben, die nur in der Hochwasserzeit, und zwar nur bis Hankow, allenfalls bis Jotschow fahren.

Auch der Kartellpreis muß, wenn die Gefahr neuer Konkurrenz vermieden werden soll, in richtiger Beziehung zu den Selbstkosten stehen. Für die Selbstkosten der Jangtseschiffahrt sind wie überall in der Binnenschiffahrt einmal natürliche Bestimmungsgründe, die Beschaffenheit der Wasserstraße, der Wasserstand, die Berg- und Talrichtung, maßgebend und dann wirtschaftlich die Menge der anfallenden Transportgüter, Versicherungskosten und die Löhne. Den sich hieraus ergebenden Differenzierungen entsprechen auch die Frachten. Da der Wasserstand im Sommer besser ist, und in dieser Jahreszeit mehr Güter — in erster Linie durch den Ernteanfall — befördert werden, sind die Frachten im Sommer billiger als im Winter. Die Frachtsätze in der Bergrichtung sind infolge der längeren Fahrtdauer und des größeren Aufwandes an Brennstoff selbstverständlich teurer als in der Talrichtung. Dazu tritt noch die Differenzierung der Frachten auf den verschiedenen Stromabschnitten. Es besteht also hinsichtlich der natürlichen Bestimmungsgründe eine dreifache Dif-

---

[17]) Ju-Kan Wu, a. a. O. S. 481

[18]) Monatsschrift über die Schiffahrt (chines.). Schanghai 1930. Bd. I. Nr. I. S. 93.

[19]) Entnommen von Kwang Wang. Schiffahrt und Schiffahrtsrecht (chines.). Schanghai 1930. S. 5/58.
Schiu-Sing Kuo. Die Schiffahrtspolitik aller Länder der Welt und das Problem der Aufhebung des fremden Schiffahrtsrechts in China (chines.). Schanghai 1930. S. 131/132.

[20]) Peh-Tsin Tscheng. Aufhebung des fremden Schiffahrtsrechts und die Notwendigkeit der Schiffahrtsentwicklung, in: Monatsschrift über die Schiffahrt. Jahrg. 1930. Bd. I. Nr. 4. S. 25.

ferenzierung der Frachten: Nach der Jahreszeit, der Stromrichtung und dem Stromabschnitt. Der Beschaffenheit der Wasserstraße und der größeren Menge an Transportgütern entsprechend, sind die Frachtsätze im Unterlauf wesentlich billiger als auf den anderen Strecken. Am teuersten sind die Frachten auf der schwierigen Strecke Itschang-Tschungking.

Beispielsweise betrug im Sommer 1931 die Fracht (Kartellpreis) für eine Tonne Massengüter von Schanghai nach Hankow in der Bergrichtung 8 Schanghai-Taels, von Hankow nach Itschang 12 Schanghai-Taels und von Itschang nach Tschungking 20 Schanghai-Taels.[21]) Im Winter 1930/31 kostete die Fracht von Schanghai nach Hankow für eine Tonne Massengüter 9,20 Schanghai-Taels, von Hankow nach Itschang 16,80 Schanghai-Taels und von Itschang nach Tschungking 24 Schanghai-Taels.[22]) Die Strecke Schanghai—Hankow (1214 km) ist beinahe doppelt so lang wie die Strecke Hankow —Itschang (660 km) und die Strecke Itschang—Tschungking (650 Kilometer). Demnach ist die Bergfracht im Abschnitt Hankow—Itschang etwa dreimal und im Abschnitt Itschang—Tschungking etwa fünfmal so teuer wie im Unterlauf.

Die Frachten der Jangtseschiffahrt sind trotz der im allgemeinen guten Beschaffenheit der Wasserstraße und des lebhaften Güterverkehrs in der Hin- und Rückfahrt den ausländischen Strömen, wie z. B. dem Rhein und der Elbe gegenüber, sehr hoch. Beispielsweise kostete die Fracht für eine Tonne Massengüter im Sommer 1930 von Schanghai nach Hankow (1214 km) umgerechnet RM. 15,—.[23]) Im Juni desselben Jahres brauchte man für den Transport einer Tonne Getreide von Rotterdam nach Mannheim (570 km) auf dem Rhein nur RM. 2,11 und auf der Elbe von Hamburg nach Tetschen (631 km) für schwere Massengüter RM. 5,41 zu zahlen.[24]) Die Strecke Schanghai—Hankow ist ungefähr doppelt so lang wie die beiden eben genannten Strecken des Rheins und der Elbe. Demnach ist die Fracht auf der Strecke Schanghai—Hankow fast dreieinhalb Mal so teuer wie auf der Strecke Rotterdam—Mannheim und etwa 40% teurer als auf der Strecke Hamburg—Tetschen.

Abgesehen von den besonderen Verhältnissen auf der dritten Strecke spielen für die Selbstkosten und damit für die Frachtengestaltung vor allem die hohen Kohlenpreise und die hohen Versicherungsprämien für Schiff und Ladung eine besondere Rolle. Die dadurch entstehenden Verteuerungen werden auch nicht durch die billigen Löhne ausgeglichen.

Genau wie bei der Fracht ist der Personenfahrpreis im Unterlauf durch dessen natürliche und wirtschaftliche Vorzüge weit billiger als in den anderen Abschnitten. Dementsprechend ist der Fahrpreis

[21]) Nach Angaben des Ostasiatischen Vereins Hamburg-Bremen.
[22]) Ebenda.
[23]) Halbmonatliche Wirtschaftszeitschrift (chines.). 1930. Bd. II. Nr. 7. S. 206.
[24]) Wirtschaft und Statistik. Herausgegeben von dem Statistischen Reichsamt. Jahrgang 1930.

im Oberlauf am teuersten. Im folgenden werden die Fahrpreise für die für anspruchslose Passagiere bestimmten Schiffsklassen bei Dampfern der zweiten Kategorie auf den verschiedenen Stromabschnitten miteinander verglichen. Bei Dampfern der ersten Kategorie sind die Fahrpreise etwas höher.[25])

Fahrpreis (1929) in der Bergrichtung:

Schanghai—Hankow (1214 km)

1. Klasse	16 mex. Dollar	=	30,08 RM.
2. Klasse	11 mex. Dollar	=	20,68 RM.
3. Klasse	5 mex. Dollar	=	9,40 RM.

Hankow—Itschang (660 km)

1. Klasse	12 mex. Dollar	=	22,56 RM.
2. Klasse	8 mex. Dollar	=	15,04 RM.
3. Klasse	3,80 mex. Dollar	=	7,14 RM.

Itschang—Tschungking (650 km)

1. Klasse	22 mex. Dollar	=	41,36 RM.
2. Klasse	18 mex. Dollar	=	33,84 RM.
3. Klasse	12 mex. Dollar	=	22,56 RM.

Demnach ist der Fahrpreis in der Bergrichtung auf der Strecke Hankow—Itschang für alle Klassen der Plätze etwa 50% und auf der Strecke Itschang—Tschungking je nach der Klasse der Plätze etwa 3—5 mal so teuer wie im Unterlauf.

Der hohe Fahrpreis im Oberlauf ist dem Anfang der Dampfschifffahrt im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts gegenüber jedoch erheblich herabgesetzt worden, wie die folgenden Tabellen über die Fahrpreise mit Verpflegung zeigen. Die Gründe dafür sind in anderem Zusammenhang schon erwähnt worden.

Fahrpreise in der Bergrichtung auf der Strecke Itschang—Tschungking[26]):

	1911		1929	
1. Klasse	85 mex. Doll.	= 170 *RM*	22 mex. Doll.	= 41,36 *RM*
2.	60	= 120	18	= 33,84
3.	25	= 50	12	= 22,56

Die für die von den allermeisten Passagieren benutzten Schiffsklassen erhobenen Fahrpreise sind nach europäischen Maßstäben für Verkehrsleistungen als sehr billig anzusehen. Es ist natürlich zu berücksichtigen, daß die in diesen Klassen gebotenen Bequemlichkeiten nicht etwa europäischen Ansprüchen genügen können. Der Fahrpreis für die für anspruchsvolle Passagiere bestimmte Sonderklasse beträgt allerdings etwa das Zehnfache des Fahrpreises für

[25]) Handbook on China Coastal and River Steamers. Herausgegeben von The China Merchants S. N. Co. Schanghai 1929.

[26]) W. Schmidt. Die Schiffahrt auf dem Jangtse, in: Ostasiatische Rundschau. Jg. 1929. H. 14. S. 385.

die dritte Klasse der anspruchslosen Passagiere. Insofern hat sich nichts gegenüber dem Zustand vor dreißig Jahren geändert.[27]) Der anspruchslose Passagier hat die Möglichkeit, eine Entfernung von 1200 km (Schanghai—Hankow), die in der Bergrichtung eine Fahrt von 3½ Tagen in Anspruch nimmt, einschließlich der Verpflegungskosten für 9,40 RM. zurückzulegen. Für die halb so lange Strecke Itschang—Tschungking, die jedoch 4—5 Reisetage erfordert, muß er allerdings in der gleichen Klasse schon 22,60 RM. aufwenden. In jedem Falle, ganz besonders im oberen Stromabschnitt, handelt es sich aber um Summen, die für den normalen Chinesen nicht leicht aufzubringen sind.

---

[27]) Schumacher. Eisenbahnen und Eisenbahnbau in China. S. 87.

Kapitel VI

Die wirtschaftliche Entwicklung der Jangtse-Schiffsunternehmungen.

A. Die Arten der Schiffe.

Die Form und die Größe der Schiffe werden durch die verschiedenartige Beschaffenheit der Ströme und die Besonderheiten ihres jeweiligen Verkehrs bestimmt. Daher stellt jeder Strom dem Schiffsbau eine andere Aufgabe. So findet man auf dem wasserreichen, breiten Fahrwasser des Rheins mit seiner großen und gleichmäßigen Wassertiefe für die Massengüter große, tiefgehende Lastkähne, von starken Seitenrad- oder Schraubenschleppern gezogen, und daneben für die qualifizierten Güter zahlreiche große Frachtdampfer, auf dem Niederrhein sogar kleinere Seedampfer, die den Warenumschlag in den holländischen Häfen unnötig machen. Die ebenfalls wasserreiche, aber stellenweise erhebliche Schwierigkeiten im Fahrwasser aufweisende Donau hat die Konstruktion von scharf gebauten Lastkähnen und besonders starken Schleppern nötig gemacht.[1])

Das wasserreiche, breite und tiefe, von einer starken Strömung getragene Fahrwasser des unteren und mittleren Jangtse gestattet stark gebaute und tiefgehende Fahrzeuge. Der Oberlauf des Jangtse mit zahlreichen Stromschnellen bedingt dagegen besonders konstruierte, flachgehende kleinere Fahrzeuge. Für den Jangtse ist der mit drei Decks versehene Fracht- und Passagier-Schraubendampfer mit verhältnismäßig großer Geschwindigkeit charakteristisch. Der Jangtse wird von keiner Brücke überspannt, weshalb die Dampfer in ihren Höhenabmessungen nicht beschränkt sind. Ein kleiner Teil der Jangtse-Dampfer, namentlich der China M.S.N. Co. ist heute noch mit Heck- oder Seitenschaufelrädern versehen. Neu gebaute Dampfer werden aber nur mit Schrauben ausgerüstet.

Eine Differenzierung zwischen Personendampfern und Frachtdampfern ist nicht erfolgt, wenn auch Unterschiede in der jeweils stärkeren oder schwächeren Berücksichtigung des Personen- oder Güterverkehrs bestehen. Im Güterverkehr gibt es allerdings einige

[1]) Bartenwerfer. Die Oderschiffahrt in der Nachkriegszeit. Berlin 1928. S. 16.

Spezialschiffe für besonders schwer transportable Güter, wie Tankdampfer und Schiffe, die vorwiegend zum Holztransport verwendet werden.[2]) Außerdem finden die Reistransporte auf besonderen Dampfern, wie sie insbesondere zwischen Wuhu und Kanton verkehren, statt. Ein Schleppverkehr besteht in geringem Umfange nur im Mündungsgebiet. Das liegt vor allem daran, daß auf dem Jangtse die Beförderung von eigentlichen Massengütern keine große Rolle spielt, zumal wenn für die wenigen in Betracht kommenden Massengüter noch Spezialfahrzeuge bevorzugt werden. Es handelt sich dabei um ganz verschiedenartige Güter, für die ein einheitlicher Schiffstyp nicht entwickelt werden kann. Das Fehlen der Massengüter erlaubt ein schnelles Laden und Löschen, so daß der Hauptgrund für die Trennung von Antriebsmaschine und Transportgefäß entfällt. Andererseits gibt es keine reinen Personendampfer. Der normale chinesische Reisende kann die Fahrpreise nicht bezahlen, die bei einem solchen Spezialverkehrsmittel erhoben werden müßten. Die Masse der chinesischen Passagiere mit ihren überaus bescheidenen Ansprüchen an Bequemlichkeit für einige Reisetage kann nach europäischen Maßstäben hinsichtlich der Raumbeanspruchung geradezu als Fracht angesehen werden.

Man hält deshalb eine gewisse mittlere Linie in der Ausgestaltung der Schiffe ein. Insbesondere ist auch mit Rücksicht auf den Personenverkehr die Geschwindigkeit der Dampfer eine höhere, als sie durch den reinen Güterverkehr bedingt wäre. Die wenigen ausländischen oder chinesischen Reisenden, die für einen reinen Personenverkehr, der ihnen größeren Komfort und höhere Schnelligkeit bieten könnte, in Betracht kämen, stellen keinen Verkehrsanfall dar, der eine reine Personenschiffahrt lohnend machte. Dazu kommt noch, daß in China ein Zeitbegriff in dem Sinne Europas oder Nordamerikas unbekannt ist. Den Wünschen nach Bequemlichkeit kann aber in den Sonderklassen der gemischten Dampfer gleichfalls Rechnung getragen werden.

Zu Beginn des Jahrhunderts schwankte die Größe der Dampfer auf der Strecke Schanghai—Hankow zwischen 400 und etwas über 1900 Registertonnen, auf der Strecke Hankow—Itschang zwischen 700 –1000 Tonnen[3]) und auf der Strecke Itschang—Tschungking zwischen 250—300 Tonnen im Jahre 1914.[4])

Durch den Zuwachs des Verkehrs konnte im Laufe der Jahre die Tonnage je Schiffseinheit auf dem Jangtse vergrößert werden. Für die Strecke Itschang—Tschungking ist außerdem die zunehmende Kenntnis der schwierigen Wasserverhältnisse auch ein Grund gewesen, die Tonnage des einzelnen Dampfers zu vergrößern. Die vorherrschende Größe der Schiffe ist auf den einzelnen Abschnitten nach wie vor sehr verschieden.

---

[2]) Die Schiffahrt auf dem mittleren Jangtse 1921—31, in: Industrie und Handel. Berlin, 14. 4. 1932. Nr. 87.

[3]) B. Navarra. Der Jangtsekiang a. a. O. Nr. 5. S. 82.

[4]) W. Schmidt a. a. O. S. 385.

Die Größe der Jangtsedampfer in der Gegenwart[5]):

Strecke	Vorherrschende Größe (Tonnen)	Maximale Größe (Tonnen)
Schanghai-Hankow	2 500/3 500	4 700
Hankow-Itschang	1 200/2 000	2 700
Itschang-Tschungking	400/ 600	1 300
Tschungking-Suitschow		200

Daß außerdem auf der Strecke Schanghai—Hankow Seeschiffe bis zu einer Größe von 10 000 Tonnen während der Hochwassersaison (April bis Oktober) verkehren, ist schon erwähnt worden.

Namentlich in den letzten 10 Jahren sind die Neubauten unter modernsten Gesichtspunkten erfolgt. Da Motorschiffe wirtschaftlicher im Betrieb sind, nimmt der Neubau und Umbau der Dampfer auf Oelfeuerung auf dem ganzen Jangtse zu. Auf der Strecke Itschang—Tschungking sollen 1925 von den Schiffen mit eigener Triebkraft schon ⅓ und 1928 sogar mehr als die Hälfte Motoren als Antriebsmaschinen aufweisen.[6]) Ob die Motorschiffe auf dieser Strecke bei der starken Strömung durch die zahlreichen Schnellen auf die Dauer geeigneter sind als Dampfschiffe, wird aber erst noch die Erfahrung zeigen müssen.

Die Vorzüge der Motorschiffe sind denen der Dampfer mit Kohlenfeuerung gegenüber folgende[7]):

1. ständige Betriebsbereitschaft,
2. Ersparnis an Gewicht und Raum,
3. Ersparnis an Brennstoff und dessen günstigere Ausnutzung,
4. Ersparnis an Personal,
5. größere Fahrgeschwindigkeit,
6. Gewinn an Tragfähigkeit infolge geringen Brennstoffvorrats bei gleicher Länge des Weges.

Es muß bemerkt werden, daß durch die erforderlichen starken Maschinen die tote Last gerade der Jangtsedampfer, insbesondere auf der Strecke Itschang—Tschungking sehr groß ist, da ferner die Kohle in China sehr teuer ist, werden die Betriebskosten der Schifffahrt erhöht. Diesen beiden Mängeln wird durch die Einführung der Motorschiffe abgeholfen. Weiterhin können diejenigen Güter, die ihrer Natur nach eine verhältnismäßig kurze Transportdauer verlangen, durch die größere Geschwindigkeit der Motorschiffe für die Jangtseschiffahrt gewonnen werden. Hier kommen vor allem Obst und Gemüse aus allen Gegenden des Landes in Frage. Die Motorisierung der Jangtseschiffe wirkt sich ohne Zweifel auf die gesamte weitere Entwicklung der Jangtseschiffahrt günstig aus. Gegen die Motorisierung der Jangtseschiffe wird eingewandt, daß sie die chinesische Kohlenwirtschaft benachteiligt, da der Brennstoff der Mo-

---

[5]) Kwang Wang a. a. O. S. 5/58. Schiu-Sing Kuo a. a. O. S. 131/132.

[6]) Nach persönlicher Mitteilung vom Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt. Berlin 1931. Itschang, Annual Trade Reports and Returns. 1928. S. 1.

[7]) R. van der Borght a. a. O. S. 402.

torschiffe ausschließlich aus dem Ausland kommt[8]), wodurch die einheimische Kohlenindustrie einen erheblichen Absatz verliert. Diese Bedenken sind aber keine rein wirtschaftlichen.

Von einer Behandlung der Bauart der Dschunken und Segelschiffe europäischen Typs kann hier abgesehen werden, da auf dem Jangtse in dieser Hinsicht keine Besonderheiten vorliegen.

Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß Werften und Reparaturwerkstätten im Jangtsegebiet bislang nur in Schanghai und Hankow vorhanden waren. Das bedeutete einen Nachteil für die Jangtseschiffahrt, weil die erforderlichen Reparaturen bei den großen Entfernungen hohe Kosten verursachten. Dieser Nachteil ist erst durch die Entstehung von Werften und Reparaturwerkstätten in Tschungking und Itschang in den letzten Jahren gemildert worden.

B. Die Entstehung der Jangtseschiffahrtsgesellschaften.

Mit der Gründung der Schanghai Union Steam Navigation Co. im Jahre 1862 begann die Periode der Dampfschiffahrt auf dem Jangtse.[9]) Zugleich erfährt die Organisation der Schiffahrt eine tiefgehende Aenderung.

Vor der Entstehung der Schanghai Union Steam Navigation Co. konnte von einem ähnlichen Unternehmen, d. h. einem solchen, welches im Besitz mehrerer Fahrzeuge war, mit Hilfe eines der Frachtzuführung und dem Rechnungsbezug dienenden kaufmännischen Betriebes arbeitete, einen systematischen und regelmäßigen Waren- und Personenverkehr unterhielt, nicht die Rede sein. Vielmehr wurde der damalige Jangtseverkehr von einzelnen Privatpersonen betrieben, und zwar meistens in der Form, daß die ganze Familie mitwirkte, wie es auf allen chinesischen Gewässern der Fall war. Die Fahrzeuge, die Dschunken, die hierbei benutzt wurden, waren meist klein und hatten eine mittlere Tragfähigkeit von 40—50 Tonnen, im Höchstfall von 100 Tonnen. Der Wind und die menschliche Körperkraft lieferten den Antrieb. Die größeren Dschunken waren mit etwa 10 Mann besetzt. Sie dienten dem Nah- und Fernverkehr und wurden bei der Tal- und Bergfahrt verwendet.

Die Betriebsform und die Technik dieser Jahrtausende alten Schiffahrt entsprach den gegebenen Verhältnissen. Die Fahrzeuge mußten sich den häufig schwierigen natürlichen Hindernissen, wie im Oberlauf und den Nebenflüssen, anpassen.

Das änderte sich von Grund auf mit der weiteren Erschließung Chinas durch den europäischen Handel und der Einbeziehung Chinas in die Weltwirtschaft. Zugleich wurden aber die neuesten Errungenschaften der Schiffahrtstechnik, das Dampfschiff und die dieser Technik entsprechende Betriebsform, die Schiffahrtsgesellschaft, nach China übertragen. Im eigenen Interesse der Fremden, das auf

[8]) Itschang, Annual Trade Reports and Returns 1928, S. 1.
[9]) Sin-Tsin Tschang. Die Entwicklung der ausländischen Schiffahrt in China (chines.). Schanghai 1930. S. 7.

Markterweiterung zielte, wurden die ersten Schiffahrtsgesellschaften für den Jangtseverkehr von Fremden ins Leben gerufen, nachdem man mit der Küstenschiffahrt günstige Erfahrungen gemacht hatte. Die schon erwähnte Sh. U. St. N. Co. war eine amerikanisch-chinesische Gründung. 1867 enstand schon die zweite Schiffahrtsgesellschaft mit einem größeren Kapital (1 Mill. £), die China Navigation Co.[10]), welche zur Zeit die größte Schiffahrtsgesellschaft für den chinesischen Küsten- und Binnengewässerverkehr ist. Sie ist eine englische Gesellschaft. Ihre Schiffe versehen nicht nur den Jangtsedienst, sondern auch den Küstendienst Chinas und den ostasiatischen Dienst. Für den Jangtseverkehr hat die Gesellschaft einen Teil ihres Schiffsparkes erst 1875 eingesetzt.[11]) Ihr Schiffahrtsbetrieb war am Anfang nur auf den Unterlauf beschränkt und nahm dann parallel mit der Erweiterung der Vertragshäfen am Jangtse zu. Mit der Ueberwindung der Schnellen auf der Strecke zwischen Itschang und Tschungking dehnt sie ihren Verkehr auch auf den Oberlauf des Jangtse aus. In demselben Jahre (1875) wurde die Indo-China Steam Navigation Co. mit einem Kapital von 1,2 Mill. £ gegründet.[12]) Sie ist ebenfalls eine englische Privatunternehmung. Wie jene sich nicht auf dem Jangtse beschränkt, so dient auch diese dem chinesischen Küstenverkehr und dem Verkehr zwischen China und den übrigen Ländern Ost- und Südostasiens.

Als der Reistributverkehr auf dem Kaiserkanal durch den Taiping-Aufstand (1850/1864) unterbrochen wurde, entschloß sich die chinesiche Regierung, diesen durch den Küsten-Dampferschiffahrtsverkehr zu ersetzen. So entstand die China Merchants Steam Navigation Co. 1872, deren Kapital von der Regierung und chinesischen Kaufleuten gestellt wurde[13]); sie war also ein sogenanntes gemischtes Unternehmen. Seit 1880 entwickelte sie sich zu einer reinen Privatgesellschaft.[14]) Von 1 Mill. Taels stieg das Kapital auf 4 Mill. Taels im Jahre 1898 und auf über 8 Mill. Taels in der günstigsten Zeit. 1879 hat die Ch. M. St. N. Co. außerdem die Sh. U. St. N. Co. übernommen.[15])

Bis Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Jangtse-Schiffahrt, soweit damals die Dampfschiffahrt reichte, d. h. auf dem unteren und mittleren Stromabschnitt, von den drei obengenannten Gesellschaften beherrscht.

Nachdem Japan nach dem chinesisch-japanischen Krieg im Jahre 1894 seinen politischen Einfluß in China gesichert hatte, drangen vier japanische Schiffahrtsgesellschaften nacheinander (seit 1898) in den Jangtseverkehr ein, die bald darauf im Jahre 1907 vereinigt wurden zu der Nisshin Kisen Kaisha. Diese Gesellschaft hatte ein Gründungskapital von 8,1 Mill. Yen und verfügte über eine jähr-

[10]) Kwang Wang a. a. O. S. 32.
[11]) S. T. Tschang a. a. O. S. 62.
[12]) Kwang Wang a. a. O. S. 45.
[13]) Ebenda, S. 2, und S. T. Tschang a. a. O. S. 8.
[14]) S. S. Kuo a. a. O. S. 101.
[15]) Kwang Wang a. a. O. S. 2.

liche Subvention von 800 000 Yen. Die Subvention ist jetzt vermindert, während das Kapital der Gesellschaft auf 16,2 Mill. Yen gestiegen ist.[16])

Die anderen Länder hatten ebenfalls Interesse für die Jangtseschiffahrt, denn sie glaubten, daß die Jangtseschiffahrt die Ein- und Ausfuhr zwischen ihnen und China steigern könnte und die Jangtsedampfer als Zubringer für ihre Ozeandampferlinien unentbehrlich seien.[17]) So nahmen eine französische Reederei und zwei deutsche Gesellschaften, die Hapag und der Norddeutsche Lloyd, den Jangtseverkehr auf. Es ist ihnen aber nicht gelungen, eine Position in der Jangtseschiffahrt zu behaupten, weil die Konkurrenz zu groß war. Für die deutschen Gesellschaften mag man außerdem noch die Gründe für die geringen Erfolge darin suchen, daß das deutsche Dampfermaterial nicht glücklich gewählt war.[18]) Durch den heftigen Kampf wurde auch die französische Reederei bald ausgeschaltet, und die Hapag konzentrierte ihre Kräfte nur in dem chinesischen Küstenverkehr, während der Norddeutsche Lloyd seinen Jangtseschiffspark zum Teil veräußerte.[19]) Die übrigen Jangtseschiffe des Norddeutschen Lloyd blieben noch im Jangtseverkehr und wurden während des Krieges von der chinesischen Regierung beschlagnahmt.

Inzwischen hat sich die chinesische Kaufmannschaft die europäische und amerikanische Technik und die modernen Unternehmungsformen zu eigen gemacht. Durch den Weltkrieg noch begünstigt, entstehen deshalb zahlreiche neue rein chinesische Gesellschaften. Unter ihnen ist die San Peh Steam Navigation Co. am erfolgreichsten. Die Gesellschaft wurde 1914 von Schanghaier Kaufleuten mit einem Kapital von nur 200 000 mex. Dollar gegründet. Mit dem Arbeitsfeld der Gesellschaft dehnte sich das Kapital 1918 auf 1 Mill. mex. Dollar und 1919 sogar auf 2 Mill. mex. Dollar aus.[20]) Außerdem bekam die Gesellschaft eine Subvention in Höhe von mehr als 100 000 mex. Dollar jährlich von der chinesischen Regierung.[21]) Sie ist neben der China M. S. N. Co. die größte Schiffahrtsgesellschaft Chinas. Ihr Schiffspark verteilt sich auf den Küsten- und den Jangtseverkehr.

Die kleinste von den sechs großen Jangtseschiffahrtsgesellschaften, die Ningpo-Shaoshing S. N. Co., wurde 1909 ebenfalls von chinesischen Kaufleuten in Schanghai mit einem Kapital von 1,5 Mill. mex. Dollar gegründet.[22]) Sie gilt als eine der erfolgreichsten chinesischen Reedereien. Ihre Schiffe fahren wie fast bei allen in China existierenden großen Schiffahrtsgesellschaften an den Küsten und auf dem Jangtse. Alle Gesellschaften haben Schiffe auf allen drei Stromabschnitten im Verkehr.

---

[16]) S. T. Tschang a. a. O. S. 114/115.
[17]) K. W. Schmidt a. a. O. S. 386.
[18]) Ebenda.
[19]) S. T. Tschang a. a. O. S. 11.
[20]) Kwang Wang a. a. O. S. 8.
[21]) Ju-Kan Wu a. a. O. S. 485.
[22]) Kwang Wang a. a. O. S. 17.

Außer den obengenannten Gesellschaften gibt es noch zahlreiche kleine chinesische und ausländische Gesellschaften, deren Schiffe in der Linien- und Wildschiffahrt verkehren. Ein Teil dieser Gesellschaften beschränkt sich auf einen Stromabschnitt, wie insbesondere auf den Oberlauf mit seinen besonderen Schiffahrtsbedingungen. Außerdem nehmen Gesellschaften, die nicht zu den eigentlichen Jangtse-Schiffahrtsgesellschaften gehören, gelegentlich am Jangtseverkehr teil, wie auch die Ozeandampfer in der Hochwasserzeit auf dem Unterlauf.

Alle großen Jangtseschiffahrtsunternehmungen, außer der Nisshin Kisen Kaisha, waren ursprünglich Küstenschiffahrtsunternehmungen. Sie legten ihre verhältnismäßig großen Gewinne aus der Küstenschiffahrt dann in der aussichtsreichen Jangtseschiffahrt an. Veranlassung genug boten die günstigen Verkehrsaussichten im Hinterland, wie aber auch besonders die geschilderten engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Küsten- und Binnenschiffahrt und nicht zuletzt die günstigen natürlichen und technischen Voraussetzungen, die der Strom für eine solche Verbindung bot.

Mit Ausnahme der China Merchants St. N. Co. wurden alle Jangtse-Reedereien zunächst mit Privatkapital gegründet. Unter ihnen haben aber drei Unternehmungen (Nisshin Kisen Kaisha, China M. S. N. Co. und San Peh S. N. Co.) gewisse Vergünstigungen von den einzelnen Staatsregierungen erhalten und zwei (Nisshin Kisen Kaisha und San Peh S. N. Co.) davon erhalten sie noch heute. Eine Gegenleistung dafür wurde von den einzelnen Regierungen nicht verlangt. Die Formen der Vergünstigungen und Sicherheiten sind verschieden, z. B. Geldsubventionen, Dividendengarantie, günstige Anleihebedingungen oder ein Privileg für bestimmte Transportgüter. Die einfachste Form der Vergünstigung, die Geldsubvention, erhält die japanische Gesellschaft.

An sich können die Jangtseschiffahrtsunternehmen zweifellos ohne staatliche Hilfe bestehen. Die Subventionen sind vielleicht eine Folge des ungewöhnlich scharfen Konkurrenzkampfes, der dadurch bedingt wurde, daß namentlich durch die Rivalität zwischen den schiffahrttreibenden Nationen immer wieder angestrebt wird, den eigenen nationalen Anteil an der Jangtseschiffahrt zu vergrößern. Neben der Aufbringung des Kapitals wurde es deshalb nötig, das einmal investierte Kapital bezw. seinen Ertrag zu sichern. Das gilt vor allem für den Beginn. Sobald die betreffenden Reedereien festen Fuß gefaßt haben, können die Subventionen dann aufhören oder wenigstens vermindert werden.

C. Die Entwicklung des Schiffsbestandes.

Die Entwicklung des Schiffsbestandes der Dampfschiffahrtsgesellschaften ist eine stetig steigende. Bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts konnte sich diese Entwicklung hemmungslos vollziehen,

da die Dampfer nur in siegreicher Konkurrenz zu der allmählich verdrängten Dschunkenschiffahrt standen. Gleichzeitig nahm außerdem das Verkehrsvolumen durch die vordringende Erschließung zu. Schiffsbestand und Verkehrsvolumen standen im Einklang.

Das Verhältnis zwischen dem vorhandenen Schiffspark und dem Bedarf an Schiffsraum änderte sich erst, als am Anfang unseres Jahrhunderts eine große Anzahl von Reedereien den Jangtsedienst aufnahm.[23]) Unter den neuen Gesellschaften waren vor allem solche, denen es, wie den staatlich subventionierten Reedereien (1906 nach dem japanisch-russsischen Krieg), erleichtert wurde, ihren Schiffspark ständig zu vergrößern. Die übrigen alten und neuen Redereien hatten hierdurch im Kampf um die Führerschaft in der Jangtseschiffahrt gleichfalls die Tendenz, ihren Schiffspark zu vergrößern, ohne dabei Rücksicht auf den Verkehrsbedarf zu nehmen. Von 1900 bis 1914 vervierfachte sich die Tonnage der Jangtsedampfer, während der Gesamthandel sich — allerdings wertmäßig — nur verdoppelte. So kam es dazu, daß der Schiffspark den Verkehrsbedarf überstieg und der Grad der Ausnutzung des verfügbaren Schiffsraums auf dem Jangtse sich ständig verminderte. Dieser Zustand dauerte bis zum Beginn des Weltkrieges an. Das Mißverhältnis zwischen Nachfrage und Angebot an Schiffsraum änderte sich erst, als im Gefolge der abnehmenden Rentabilität eine Anzahl Schiffe, wie die Dampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hapag, aus dem Jangtseverkehr zurückgezogen wurden.

Während und kurz nach dem Weltkrieg war die Nachfrage weit größer als das Angebot an Schiffsraum, da eine Anzahl Schiffe, wie einige Dampfer der Indo-China Steam Navigation Co. und der japanischen Schiffahrtsgesellschaften den Jangtseverkehr aufgaben, um dem Schiffsmangel im Ozeanverkehr zwischen China und dem Ausland abzuhelfen.[24]) Außerdem nahm in dieser Zeit der Güterverkehr in dem Jangtsegebiet zu. Noch 1924 stand nur dieselbe Tonnage zur Verfügung wie 1914, während sich der Gesamthandel in derselben Zeit mehr als verdoppelt hat. Die größere Anzahl der Schiffe 1924 erklärt sich daraus, daß inzwischen der Dampferverkehr auf dem Oberlauf aufgenommen worden war, der sich der kleinsten Schiffseinheiten bedient. Bald darauf steigt aber wieder das Angebot über den Verkehrsbedarf[25]), und zwar aus drei Gründen. Erstens wurde der Schiffspark der vier herrschenden Reedereien vergrößert, zweitens entstanden zahlreiche neue chinesische Reedereien, und drittens drängten sich neue ausländische Reedereien in den Jangtseverkehr. 1930 hat sich die Tonnage der Jangtsedampfer gegenüber 1924 verdoppelt bei einer nicht nennenswerten Zunahme des Gesamthandels.

Zum Beleg für die Ausführungen über das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage nach Schiffsraum diene die folgende Tabelle,

[23]) S. T. Tschang a. a. O. S. 10/11.
[24]) Ebenda.
[25]) Ebenda.

welche den Gesamthandel aller Jangtsehäfen mit dem Gesamtdampfschiffahrtspark auf dem Jangtse vergleicht[26]):

	Gesamthandel a. d. Jangtse in Mill. Hkw. Taels	Anzahl der Jangtsedampfer	Tonnage des Jangtsedampfschiffparks
1900	432,2	21	23 715
1914	848,—	49	91 025
1924	1 887,6	74	92 447
1930	2 177,8	123	180 698

Innerhalb von dreißig Jahren ist die Anzahl der Dampfer fast auf das Sechsfache und die Tonnage fast auf das Achtfache gestiegen.

Seit 25 Jahren wird die Jangtse-Schiffahrt von drei Nationen, England, China und Japan, durch die vier genannten großen Gesellschaften, China N. Co. (engl.), Indo-China S. N. Co (engl.), China M. S. N. Co. (chines.) und Nisshin Kisen Kaisha (jap.), beherrscht. Unter ihnen steht hinsichtlich der Anzahl und des verfügbaren Frachtraumes der Dampfer England nach wie vor an der ersten Stelle, Japan hat China, dem Frachtraum nach, vor dem Weltkriege überholt, aber nach dem Kriege, dem Frachtraum und der Anzahl der Dampfer nach, den zweiten Platz wieder an China abgeben müssen. Den Stand und die Entwicklung des Anteils der verschiedenen Flaggen am Jangtseverkehr zeigt die folgende Tabelle.

Der Stand des Dampfschiffsparks der drei Nationen in den Jahren 1900, 1914, 1924 und 1930[27]):

		Anzahl	Tonnage
1900	England	13 = 60 %	16 175 T. = 68 %
	China	5 = 25 %	5 725 T. = 24 %
	Japan	3 = 15 %	1 815 T. = 8 %
		21 = 100 %	23 715 T. = 100 %
1914	England	16 = 34 %	37 422 T. = 41 %
	China	14 = 29 %	20 000 T. = 23 %
	Japan	12 = 22 %	25 260 T. = 27 %
		42 = 85 %	82 682 T. = 91 %
1924	England	26 = 35 %	39 046 T. = 42 %
	China	24 = 33 %	28 193 T. = 31 %
	Japan	17 = 22 %	22 053 T. = 24 %
		67 = 90 %	89 292 T. = 97 %
1930	England	40 = 33 %	75 783 T. = 42 %
	China	32 = 25 %	49 715 T. = 28 %
	Japan	21 = 17 %	38 171 T. = 21 %
		93 = 75 %	163 669 T. = 91 %

[26]) Für 1900: siehe B. Navarra a. a. O. S. 82. Für 1914: siehe K. W. Schmidt. S. 385/386. Für 1924: siehe Ju-Kan Wu. S. 475/476. Für 1930: siehe Peh-Tsin Tscheng. S. 25.

[27]) Für 1900: siehe B. Navarra a. a. O. S. 82. Für 1914: siehe K. W. Schmidt. S. 385/386. Für 1924: siehe Ju-Kan Wu. S. 475/476. Für 1930: siehe Peh-Tsin Tscheng. S. 25.

Bis zum Kriege ist der ursprünglich überragende Anteil der englischen Flagge wesentlich zurückgegangen, hält sich aber in der Folge bis heute auf dem gleichen Stand, während die japanische Flagge, auf deren Vordringen der Verlust der Engländer zurückzuführen ist, ihren Vorkriegsanteil nicht völlig behaupten und die chinesische Flagge ihn vergrößern konnte. In einem verhältnismäßig geringen Umfange sind die übrigen Nationen, die 1900 noch nicht vertreten waren, heute beteiligt.

China ist demnach heute noch nicht einmal mit einem Drittel des Schiffsbestandes an dem Jangtseverkehr beteiligt, eine vom Standpunkt der nationalen Zahlungsbilanz bedauerliche Tatsache bei einem Strom, der nur chinesisches Gebiet durchfließt.

Nachdem die Chinesen eingesehen haben, daß sie jährlich Millionen Taels für die Transportleistung der fremden Küsten- und Flußschiffahrt in ihren eigenen Gewässern zahlen müssen, ist die Abschaffung der ausländischen Schiffahrtsrechte in chinesischen Gewässern in dem letzten Jahrzehnt von den Chinesen lebhaft diskutiert worden. Den populären Wünschen auf Ausschaltung der fremden Flaggen steht aber, abgesehen von den rechtlichen Verhältnissen, ein praktisches Hindernis im Wege. Es fehlt an einer ausreichenden eigenen Handelsflotte und an den erforderlichen Offizieren und Maschinisten. Weiterhin mangelt es China an einer Schiffsbauindustrie. Diese Voraussetzungen wären an sich zu erfüllen, jedoch nicht unter den derzeitigen gegebenen Verhältnissen. Das erforderliche Kapital ist vorläufig weder im Inland noch im Ausland aufzubringen. Erst eine politische Stabilisierung Chinas könnte hierin Wandel schaffen. Sie würde auch allein die innere Ordnung und Sicherheit herbeiführen, die Vorbedingung für die normale Abwicklung des Schiffsverkehrs ist, während heute willkürliche Eingriffe der Machthaber die ruhige Entwicklung stören. Eine Aufhebung der fremden Schiffahrtsrechte im augenblicklichen Zeitpunkt würde bedeuten, daß die gestellten Verkehrsaufgaben nicht mehr erfüllt werden können.

Die vier führenden Jangtse-Schiffahrtsgesellschaften weisen in den vier genannten Jahren den folgenden Dampfschiffspark auf[28]):

		Dampfer	Tonnen
1900	China Navigation Co.	4	6 696
	„ M. S. N. Co.	5	5 725
	Indo-China S. N. Co.	3	5 180
	Nisshin Kisen Kaisha	3	1 815
		15 = 70 %	19 415 = 82 %
1914	Nisshin Kisen Kaisha	12	25 260
	Indo-China S. N. Co.	7	19 172
	China M. S. N. Co.	8	18 704
	„ N. Co.	9	17 250
		36 = 70 %	80 386 = 88 %

[28]) Siehe Seite 85.

1924	Nisshin Kisen Kaisha	16		21 486	
	China N. Co.	15		20 744	
	„ M. S N. Co.	13		19 145	
	Indo-China S. N. Co.	11		18 302	
		55	70 %	79 677	86 %
1930	China N. Co.	22		40 046	
	Nisshin Kisen Kaisha	17		34 038	
	Indo-China S. N. Co.	16		31 179	
	China M. S. N. Co.	11		29 456	
		66	65 %	134 719	75 %

Danach hat sich bei den vier führenden Gesellschaften zusammen in 31 Jahren, von 1900 bis 1930, die Zahl der Dampfer auf das Viereinhalbfache und die Tonnage fast auf das Siebenfache erhöht, während ihr Anteil an dem gesamten Schiffspark der Jangtseschifffahrt an Tragfähigkeit der Dampfer um 7% zurückgegangen ist. Dies ist durch die Vermehrung der kleineren Gesellschaften bedingt, bei denen es sich vorwiegend um chinesische, aber auch amerikanische und sonstige Gesellschaften handelt. Englische und japanische Gesellschaften geringerer Bedeutung gibt es nicht. Immerhin sind noch ¾ des Schiffsbestandes in den Händen der 4 großen Gesellschaften.

An der Entwicklung ist jede der genannten Gesellschaften beteiligt. Unter ihnen hat sich jedoch die japanische Nisshin Kisen Kaisha, nicht zuletzt durch die ihr zur Verfügung stehenden Subventionen, dann aber auch durch die Angliederung der übrigen japanischen Gesellschaften am stärksten entwickelt. Die Tonnage ihres Schiffsparks ist weit überdurchschnittlich auf das Neunzehnfache gestiegen, während sich die englische China N. Co. und die Indo-China S. N. Co. unterdurchschnittlich auf das Sechsfache und die chinesische China Merchants S. N. Co. nur auf das Fünffache vergrößert hat. Die japanische Gesellschaft ist danach nächst der englischen China N. Co., die nach wie vor an der Spitze steht, die größte Jangtseschiffahrtsgesellschaft, während die chinesische Ch. M. St. N. Co. heute erst an vierter Stelle steht.

D. Die finanziellen Ergebnisse der Jangtse-Schiffahrtsunternehmungen.

Alle vier großen Jangtseschiffahrtsunternehmungen haben im Durchschnitt der letzten drei Jahrzehnte im allgemeinen einen ziemlich großen finanziellen Erfolg gehabt. Die Entwicklung des finanziellen Erfolges bei den großen Reedereien ist aber in den drei Jahrzehnten, wie sich schon aus den geschilderten Konkurrenzverhältnissen ergibt, verschieden gewesen. Die Momente, die ausschlaggebend für den finanziellen Erfolg der Reedereien waren, sind in einem Lande von der besonderen Lage Chinas nicht immer rein wirtschaftliche, sondern oft und bisweilen überwiegend außerwirtschaftliche. In dem ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts entschie-

den noch ausschließlich wirtschaftliche Bestimmungsgründe über den Erfolg der Schiffahrtsgesellschaften. In den beiden folgenden Jahrzehnten werden dagegen, abgesehen von den staatlichen Subventionen, außerwirtschaftliche Faktoren maßgebend für das privatwirtschaftliche Schicksal der einzelnen Gesellschaften. Die innenpolitischen Unruhen und die Boykotts einschließlich der politischen Streiks der chinesischen Seeleute gegen bestimmte ausländische Waren und Schiffe bedingen eine gänzlich verschiedene Entwicklung der einzelnen Gesellschaften. Die politischen Unruhen benachteiligen hauptsächlich die chinesischen Gesellschaften, während die Boykotts die Schiffahrt unter einer fremden Flagge schädigen.

Allerdings hemmen die politischen Unruhen den Verkehr im allgemeinen; aber nur die chinesischen Dampfer werden während der Unruhen völlig oder zum Teil für Militärtransporte requiriert. Nach den Unruhen können sie nicht gleich wieder in den Verkehrsdienst gestellt werden, weil Reparaturen nötig sind. Obwohl die Regierung für die gecharterten Dampfer ein Entgelt zahlt, ist der Verlust der Gesellschaften meist bedeutend. So hatte z. B. die China Merchants St. N. Co. durch Militärtransporte von Januar bis Juni 1929 einen Verlust von mehr als einer Mill. Hkw. Taels.[29]) Wenn die chinesischen Schiffe während der Unruhen im Verkehr bleiben, müssen sie oft besondere Abgaben an die Generäle bezahlen.[30]) Die ausländischen Schiffe können dagegen unter Begleitung der ausländischen Kriegsschiffe ohne Gefahr fahren.[31]) Diese Umstände kommen den ausländischen Schiffahrtsunternehmungen zugute, denn das Angebot an Schiffsraum wird unter diesen Umständen kleiner. Die Frachten und die Fahrpreise steigen infolgedessen außerordentlich.

Während die Unruhen seit der chinesischen Revolution im Jahre 1911 eine ständige Einrichtung geworden sind, dauern die Boykotts meist nur kürzere Zeit. Deshalb sind die politischen Unruhen in ihrer Wirkung für die chinesischen Schiffahrtsgesellschaften viel nachteiliger als die Boykotts für die einer boykottierten Unternehmung. Von einem Boykott haben im übrigen nicht nur die chinesischen Gesellschaften einen Vorteil, sondern vor allem auch die Gesellschaften der nicht boykottierten Nationalität. Ein allgemeiner Boykott gegen das Ausland ist noch nie vorgekommen. Nur in zwei Fällen sind zwei Länder zugleich boykottiert worden, wie es 1925 und 1927 gegen England und Japan der Fall gewesen ist. Praktisch ist aber ein gleichzeitiger Boykott gegen zwei an der Jangtseschifffahrt nennenswert beteiligte Nationen wie England und Japan nicht vollkommen durchführbar, da die chinesischen Schiffe den Verkehrsbedarf nicht decken können. Deshalb führt man den Boykott in unterschiedlicher Strenge durch, indem das eine Land, das den größten Unwillen erregt hat, stärker als das andere boykottiert wird. Die Boykotts sind außerdem immer mit innenpolitischen Unruhen verbunden.

[29]) Peh-Tsin Tscheng a. a. O. S. 21.
[30]) S. S. Kuo a. a. O. S. 113.
[31]) Ju-Kan Wu a. a. O. S. 480.

Welche Bedeutung aber ein Boykott gegen ein bestimmtes Land wie z. B. der von 1919 gegen Japan hat, kann man an der folgenden Tabelle ablesen, die die Leistung einer chinesischen und einer japanischen Gesellschaft einmal in einem normalen Jahre und dann in einem Boykottjahr vergleicht:

1918 vor dem Boykott[32]):

	China Merchants St. N. Co.		Nisshin Kisen Kaisha	
	Anzahl der Fahrten	Ladung in Tonnen	Anzahl der Fahrten	Ladung in Tonnen
Januar	14	2 862	27	6 761
Februar	1	209	21	5 918
März	12	2 357	24	6 651
April	15	5 040	23	4 071
Mai	15	3 620	23	3 918
Juni	14	2 559	22	3 918
Juli	18	4 683	24	999
August	16	6 938	24	6 045
September	15	5 853	22	3 592
Oktober	16	3 856	23	1 656
Zusammen:	136	37 977	233	43 529
Durchschn. Ladg. je Fahrt:		279		187

1919 während des Boykottjahres:

	China Merchants St. N. Co.		Nisshin Kisen Kaisha	
	Anzahl der Fahrten	Ladung in Tonnen	Anzahl der Fahrten	Ladung in Tonnen
Januar	16	5 116	23	80
Februar	15	3 180	22	1 788
März	17	5 400	21	5 543
April	18	8 343	24	5 552
Mai	16	5 339	24	2 157
Juni	14	4 881	22	37
Juli	18	10 378	21	87
August	20	6 579	23	99
September	20	3 941	23	121
Oktober	19	6 081	24	177
Zusammen:	173	59 238	227	15 641
Durchschn. Ladg. je Fahrt		342		69

Während die durchschnittliche Ladung je Fahrt 1918 für die chinesische Gesellschaft 279 Tonnen und für die japanische Gesellschaft 187 Tonnen beträgt, ergibt sich für 1919 — der Boykott gegen Japan begann im Mai 1919 und dauerte über ein Jahr — ein Verhältnis von 342 Tonnen zu 69 Tonnen durchschnittlicher Ladung je Fahrt.

---

[32]) Jing-Chu Ma. Wie werden Handel und Industrie in China gefördert? In: Monatsschrift der Handelskammer zu Schanghai. Jg. 1925. Vol. V. Nr. 7. S. 6.

Die Einwirkung eines Boykotts auf die Rentabilität der betroffenen Gesellschaften läßt das Beispiel der China Navigation Co. im Jahre 1925 erkennen.

Der Boykott gegen England und Japan begann im Sommer und endete im Spätherbst. In dieser Zeit hatte die China Navigation Co. einen Verlust von 6—7 000 000 mex. Dollar. Wie schnell sich aber für die in China arbeitenden ausländischen Gesellschaften Leid in Freud verwandeln kann, zeigt die Tatsache, daß dieselbe Gesellschaft während des sich an den Boykott anschließenden Bürgerkriegs einen Gewinn von 8 Mill. mex. Dollar durch die Ausschaltung der chinesischen Schiffahrt erzielte.[33])

Insgesamt ist in dem ersten Jahrzehnt der finanzielle Erfolg der Jangtseschiffahrtsunternehmungen infolge der heftigen Konkurrenz der Gesellschaften untereinander im allgemeinen nicht übermäßig groß gewesen. Dagegen sollte das zweite Jahrzehnt in Anbetracht des angegebenen günstigen Verhältnisses von Angebot und Nachfrage eine erfolgreiche Betriebsperiode für die Schiffahrtsgesellschaften darstellen. Besonders günstig waren die letzten Jahre des Weltkrieges wegen der Verknappung des Tonnageangebots, da viele der größeren Schiffe in dieser Zeit im Seeverkehr liefen. Politische Unruhen und Boykotts kamen zwar in diesem Zeitraum auch vor, aber sie waren weder räumlich noch zeitlich sehr ausgedehnt, so daß die Jangtseschiffahrt bei ihrem großen Arbeitsfeld nicht beeinträchtigt wurde.

Die Bedeutung der Kriegsjahre und ersten Nachkriegsjahre ergibt sich auch aus folgendem: Die drittgrößte der vier Gesellschaften, die englische Indo-China St. N. Co., hat von 1909/1914 nur in zwei Jahren geringe Dividenden für die deferred shares (Verzugsaktien) ausgezahlt, 1915 schon 16%, 1918/1920 sogar jährlich 56% und 1921 30%.

Ganz anders lag die Situation in dem dritten Jahrzehnt, insbesondere in der letzten Hälfte desselben. Seit 1925 wurden die chinesische Schiffahrt und die ausländische Schiffahrt, wie schon die oben erwähnten Beispiele gezeigt haben, fast ununterbrochen durch politische Unruhen und Boykotts gestört. Die China Merchants St. N. Co. hatte von 1928/1930 jährlich einen Verlust von 3—700 000 mex. Dollar.[34]) Das ungünstigste Betriebsjahr, das die Jangtseschiffahrt sowie die chinesische Küstenschiffahrt seit mehreren Jahrzehnten aufzuweisen hat, war 1930. In diesem Jahre haben alle vier großen Gesellschaften eine Unterbilanz gehabt. Mit Ausnahme der San Peh St. N. Co., die von der chinesischen Regierung unterstützt wurde[35]), sind auch die kleineren Gesellschaften betroffen. Allein in der Jangtseschiffahrt ergab sich für die China Navigation Co. ein Verlust von mehr als 2 Mill. mex. Dollar, für die Indo-China St. N. Co.

[33]) S. T. Tschang a. a. O. S. 63.

[34]) Herausgegeben v. Statist. Büro d. gesetzgebenden Juan (Hof) der chinesischen Nationalregierung in Nanking in: Chinesische statistische Monatsschrift (chines.). Nanking 1931. S. 216.

[35]) Ebenda. S. 217.

ein solcher von über 1 Mill. und für die Nisshin Kisen Kaisha ein solcher von rund 1 Mill. mex. Dollar.[36])

Für die einzelnen Gesellschaften stellt sich die Entwicklung der finanziellen Ergebnisse, wie aus dem Ausgeführten ohne weiteres folgt, verschieden dar. Eine Sonderstellung nimmt die chinesische Ch. M. St. N. Co. ein, die im dritten Jahrzehnt von den politischen Unruhen am stärksten betroffen ist.

Finanzielle Ergebnisse der China Merchants St. N. Co. von 1912 bis 1926[37]):

1912	483 138 Hkw. Taels	Gewinn
1913	240 626	
1914	491 090	
1915	779 885	
1916	1 335 774	
1917	2 485 434	
1918	3 523 438	
1919	1 269 048	
1920	305 001	
1921	56 504	
1922	232 846	Verlust
1923	118 865	„
1924	97 232	„
1925	1 212 489	Gewinn
1926	375 874	Verlust

Von 1916—1930 hat die zweitgrößte Gesellschaft, die japanische Nisshin Kisen Kaisha, einen Reingewinn von 7—8 Mill. chines. Dollar ausgewiesen[38]), der allerdings ohne Subventionen, die etwa für den genannten Zeitraum den gleichen Betrag ausmachen, nicht erzielt worden wäre.

Unter den vier großen Gesellschaften ist das finanzielle Ergebnis der größten Gesellschaft, der englischen China N. Co., das günstigste.[39]) Das geht schon daraus hervor, daß sie als einzige Gesellschaft auch in den Jahren Gewinne erzielt, in denen die anderen Gesellschaften Verluste erleiden.

Für die Indo-China fehlen, abgesehen von den für die Kriegsjahre gemachten Angaben, weitere Zahlen.

Auch manche kleine Reedereien haben einen guten finanziellen Erfolg gehabt. So konnte z. B. die Sze-Tschuan St. N. Co., deren Dampfer nur auf der Strecke Itschang—Tschungking verkehren, in der ersten Hälfte des zweiten Jahrzehnts einen monatlichen Reingewinn von 12—15 000 mex. Dollar erzielen.[40]) Ebenfalls auf dem Oberlauf hat die Robert Dollar Co. von 1920—1925 einige Dampfer eingesetzt und konnte innerhalb von drei Jahren sogar einen Reingewinn von mehr als 1 Mill. mex. Dollar erzielen.[41])

---

[36]) Gesetzgebender Juan. Die statist. Monatsschrift. Nanking 1931. S. 213/215.
[37]) Kwang Wang a. a. O. S. 3/5.
[38]) Wie [36]). Nanking 1931. S. 214.
[39]) Gesetzgebender Juan. S. 212.
[40]) K. W. Schmidt a. a. O. S. 385.
[41]) S. S. Kuo a. a. O. S. 113.

E. Das Verhältnis zwischen dem Küsten- und Jangtse-Verkehr.

An der chinesischen Küste liegen 7 Provinzen. Die Küste hat eine gerade Länge von 3980 km und mit allen Einschnitten gerechnet eine solche von annähernd 9255 km. Im Vergleich zu der Größe des Landes (11,1 Mill. qkm) ist die chinesische Küste kurz. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben mit einer Oberfläche von 9 855 449 qkm (einschließlich der Kolonien) eine Küstenlänge von 22 700 km. Die chinesische Küste erreicht also nicht die Hälfte der amerikanischen Küstenlänge. Die Beschaffenheit der chinesischen Küste ist im ganzen genommen nicht als gut anzusehen, da der Strand längs der ganzen chinesischen Küste überaus flach und von großen Sandbänken begleitet ist, die die Schiffahrt gefährden. Untermeerische Barren verriegeln außerdem die Zugänge in die Flüsse. Die Küste zwischen der Halbinsel Schantung und der Jangtsemündung ist sogar eine der schlimmsten der Erde, eine jener geschlossenen Flachküsten, die man ihrer Unnahbarkeit wegen als „eiserne" Küste bezeichnet.[42]) Die Hindernisse sind aber unter heutigen Verhältnissen keine solchen, daß sie nicht zu überwinden wären, sei es durch die Bauart der Schiffe, sei es durch entsprechende Kennzeichnung der Schiffahrtsstraße. Die wirtschaftliche Bedeutung der chinesischen Küste liegt darin, daß das Küstengebiet zu den dichtest besiedelten und wirtschaftlich hochstehenden Bezirken Chinas gehört. Durch die Handelsbeziehungen mit dem Ausland ist die wirtschaftliche Bedeutung des Küstengebiets außerdem an sich erhöht. An der Küste liegen zahlreiche Häfen. Unter ihnen sind Schanghai, Dairen, Tientsin, Kanton und Kiautschow am bedeutendsten.

Die Einwohnerzahl der 7 Küstenprovinzen beträgt[43]):

Kwantung	37,2	Millionen
Fukien	13,2	„
Tschekiang	22,0	„
Kiangsu (zugleich Jangtseprovinz)	33,8	„
Schantung	30,8	„
Hupeh (früher Tschili)	34,2	„
Liauning (früher Fengtien)	12,0	„
	183,2	Millionen

Zwischen den Küstenprovinzen und den Jangtseprovinzen, die wir gleichfalls als die wirtschaftlich am stärksten entwickelten Provinzen kennen, besteht bisher noch keine andere bessere Verkehrsverbindung als die Küstenschiffahrt und die Jangtseschiffahrt. Deshalb stehen die chinesische Küstenschiffahrt und die Jangtseschiffahrt

[42]) G. Wegener a. a. O. S. 12.
[43]) China-Jahrbuch 1928. S. 51. Nach Angaben der chines. Postverwaltung im Jahre 1922. Mau-Tsie Hung a. a. O. S. 26.

in einer besonders engen Beziehung, die man sonst nirgendwo zwischen Küstenschiffahrt und Binnenschiffahrt finden kann. Das ungewöhnlich ausgedehnte Verkehrsnetz, das der Jangtse mit seinem System von Nebenflüssen darstellt, steht durch die Küstenschiffahrt in unmittelbarer Verbindung mit allen Punkten der chinesischen Küste. Beide Schiffahrtsstraßen ergänzen sich. Das gilt jedoch erst eigentlich seit der Einführung der Dampfschiffahrt an den Küsten. Bis dahin war die Mündung des Jangtse allein der Punkt, von dem aus die leichtesten Verbindungen mit allen Teilen des Reiches möglich waren[44]). Der damalige Verkehr war also in erster Linie dem historischen Binnencharakter des Reiches entsprechend ein Binnenverkehr, der sich auf dem Flußnetz und in Fortsetzung der Wasserstraßen auf den Landstraßen vollzog. Es sei hier beispielsweise an die frühere Bedeutung des Kaiserkanals erinnert, der nur deshalb gebaut worden ist, weil es infolge der Gefahren der Küsten eine Küstenschiffahrt nicht gab.

Bei der großen Meerferne des weitaus überwiegenden Teils des chinesischen Binnenlandes bildet heute im allgemeinen die Küstenschiffahrt keine Konkurrenzstraße für die Binnenschiffahrt, sondern vielmehr ihre natürliche Fortsetzung. Allerdings hat einmal, in dem Stadium der Entstehung der Küstenschiffahrt, eine Ablenkung von der Binnenschiffahrt zweifellos stattgefunden. Dem steht aber gegenüber, daß durch die Küstenschiffahrt neues Leben an den Küstenplätzen geweckt worden ist, was befruchtend auch auf die Jangtseschiffahrt zurückwirkt. Die Vorteile, die aus der engen Kommunikation der beiden Verkehrsstraßen erwachsen, die zwischen den höchstentwickelten chinesischen Gebieten eine leichte Verbindung herstellen, schlagen sich deutlich in der Entwicklung des Jangtsehandels nieder.

Von Schanghai, dem Schnittpunkt der Küsten- und der Jangtseschiffahrt, gehen zwei wichtige Küstenlinien aus, die eine nach Hongkong bzw. Kanton, die andere nach Tientsin, also eine nach dem wichtigsten Hafen im Süden und eine nach dem wichtigsten Hafen im Norden. Etwa 70 % des Küstenverkehrs dürften auf diese beiden Linien entfallen.[45])

Die enge Verbindung kommt auch rein äußerlich schon darin zum Ausdruck, daß die Küstenlinien mit denselben Fahrzeugen einen großen Teil des Jangtse befahren. Der Eisenbahnbau kann in diesen von Natur besonders begünstigten Verkehrsverhältnissen grundsätzlich keine Aenderungen hervorrufen, es sei denn, daß die chinesische Wirtschaft eine völlig andere, den westeuropäischen Wirtschaften vergleichbare Stufe erreicht. Es darf aber der kilometrische Gewinn nicht überschätzt werden, den die Bahn vor der Wasserstraße voraus hat. Vergleicht man die Entfernungen mit dem vorwiegenden Wasserweg einerseits und mit dem vorwiegenden Bahnweg andererseits zwischen den Jangtsehäfen im Unterlauf und den

---

[44]) F. v. Richthofen. China. Bd. 2. S. 41/42.
[45]) Entnommen von Kwang Wang a. a. O. Abschnitt I.

wichtigsten Plätzen in den Provinzen der Süd- und Nordküste, so ergibt sich folgendes Bild[46]) (in Seemeilen):

	Eisenbahn	Wasserstraße
Hankow-Kanton	660	1 504
Kiaukiang-Kanton	660 + 142 Wasserstr. = 802	1 362
Wuhu-Kanton	660 + 339 Wasserstr = 999	1 165
Schanghai-Ningpo	151	136
Nanking-Ningpo	320	337
Hankow-Peking	656	1 335 + 86 Bahn = 1 421
Hankow-Tientsin	742	1 335
Hankow-Mukden	1 114	1 162 + 246 Bahn = 1 408
Nanking-Tsingtau	577	591
Nanking-Tientsin	545	941
Nanking-Dairen	1 163 über Mukden	768

Aus der Tabelle ist zu ersehen, daß die Eisenbahn nirgends Verkürzungen über die Hälfte des Weges hinaus bringt. Eine Verkürzung bis ungefähr zur Hälfte des Weges bieten nur die Strecken Hankow-Kanton (die Mittelstrecke ist noch im Bau) und Hankow—Peking. Im übrigen ist die Verkürzung wesentlich geringer. Bisweilen ist sogar der Wasserweg der kürzere Weg. Sind die Vorteile der Eisenbahn schon, kilometrisch gesehen — abgesehen von wenigen Ausnahmen — der Schiffahrt gegenüber nicht übermäßig groß, so gilt das erst recht in frachtlicher Hinsicht. Bei den außerordentlich großen Entfernungen, um die es sich in China handelt, ist die Schiffahrt auf der natürlichen Wasserstraße frachtlich stets im Vorteil gegenüber der Eisenbahn.

Die wichtigsten Transportgüter, die im Austausch der Jangtse- und der Küstenprovinzen eine Rolle spielen, sind Baumwollgarn, Baumwollwaren, Zigaretten, Mehl, Kohle, Seidengewebe, Reis und Zucker. Und zwar werden aus dem Jangtsegebiet nach dem Küstengebiet mit Ausnahme des Reis nur Fertig- und Halbfabrikate, wie Baumwollgarn, Baumwollwaren, Zigaretten, Mehl und Seidengewebe ausgeführt, während die Kohle aus Nordchina und der Zucker aus Südchina kommt.

Die chinesische Küstenschiffahrt hat sich in den letzten Jahrzehnten ungewöhnlich entwickelt.

Der gesamte inländische Schiffsverkehr von 1902—1929 in 1000 Tonnen[47]):

1902	1912	1921	1929
39 298	60 135	82 848	103 584

Demnach ist der inländische Schiffsverkehr, d. h. der Verkehr zwischen den Vertragshäfen von 1902—1929, innerhalb von 28 Jahren

[46]) Entnommen aus: „Sea, Coast and River Distances" und „Railways" in The China Year Book 1923 und 1928. Handbook on China Coastal and River Steamers. Herausgegeben von: The China Merchants S. N. Co. Schanghai 1929. S. 8.

Ban Hsien a. a. O. Anhang S. 59/60.

[47]) Foreign Trade of China 1902, 1912, 1921 und 1929. Part. 1: Report and Abstract of Statistics. The Maritime Customs, China.

fast auf das Dreifache gestiegen. Diese Steigerung geht über die Steigerung des Jangtseverkehrs allein nicht unwesentlich hinaus, die sich von 34 065 146 Tonnen 1902 auf 84 856 342 Tonnen 1929 entwickelt hat. Eine Feststellung darüber, welcher Teil davon auf den reinen Küstenverkehr entfällt, läßt sich mangels ausreichenden Zahlenmaterials nicht treffen. Der oben angestellte Vergleich zwischen der Steigerung des gesamten inländischen Schiffsverkehrs und des Jangtseverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten läßt aber den Schluß zu, daß sich der reine Küstenverkehr in stärkerem Maße entwickelt hat als der Jangtseverkehr. Neben dem Jangtse kommt nämlich für die Binnenschiffahrt in der Hauptsache nur noch der Sikiang in Betracht. Hier liegen aber derartig beträchtliche Wandlungen, auf die der Zuwachs der genannten Zahlen zurückgeführt werden konnte, nicht vor, zumal man den Sikiangverkehr bis Kanton noch zum Küstenverkehr rechnen muß. Im übrigen zeigt die außerordentliche Handelsentwicklung, die einige der Küstenplätze in neuerer Zeit erfahren haben, auf die hier aber nicht näher eingegangen werden kann, deutlich genug, daß es sich dabei nicht nur um Außenhandel handelt, sondern daß eine beachtliche Intensivierung des speziellen Verkehrs an der Küste erfolgt ist. Diese Entwicklung bedeutet nichts anderes als eine Erweiterung und gleichzeitige Differenzierung des Verkehrs, von der letzten Endes auch die Jangtseschiffahrt ihre Vorteile hat.

Mein Lebenslauf.

Ich, Gweng-Tzam Dschu, wurde am 24. Oktober 1903 als Sohn des Kaufmanns Wai-Sam Dschu in Teu-San in der Provinz Kwangtung in China geboren. Ich besuchte zunächst 7 Jahre die Volksschule und dann 6 Jahre eine höhere Schule und ein Gymnasium, an dem ich das Abiturium gemacht habe. Anschließend war ich ein Jahr kaufmännisch tätig. Ende des Jahres 1923 begab ich mich nach Deutschland. Hier habe ich zunächst die deutsche Sprache erlernt. Im Sommersemester 1924 nahm ich das Studium der Nationalökonomie an der Universität in Göttingen auf, das ich dann in der Universität in Frankfurt am Main unter längeren Unterbrechungen durch Reisen fortsetzte. Seit dem Wintersemester 1927/28 studierte ich — unter zeitweiser Aussetzung wegen Krankheit — an der Berliner Universität, wo ich die Prüfung zum Dr. phil. am 24. II. 1933 mit dem Prädikat „Cum laude“ bestand. Das Prädikat meiner Dissertation war „valde laudabile“. Meine besondere wissenschaftliche Förderung verdanke ich vor allem Herrn Geh. Rat Prof. Dr. Schumacher.